
PARLEMENT WALLON

SESSION 2022-2023

10 JUILLET 2023

PROJET DE DÉCRET

**relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route
au moyen de véhicules de petite capacité**

RÉSUMÉ

Les catégories de service de transport rémunéré de personnes par route issues du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et de son arrêté d'exécution sont fortement questionnées par le développement de nouveaux types de services via le recours aux nouvelles technologies; il est primordial de revoir fondamentalement la réglementation wallonne en vigueur.

Le projet de réforme du décret précité tente de parvenir à un équilibre entre l'ouverture du marché et l'intégration des nouvelles innovations propres à ce secteur d'activité en pleine mutation, sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur.

Par ailleurs, vu leur utilité d'intérêt général, les taxis « sociaux » sont préservés.

La réforme s'assure également de maintenir des critères de sécurité, de fiabilité, de qualité et d'accessibilité financière des services.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte général

1.1. Contexte institutionnel et réglementaire

La première réglementation applicable aux services de taxis en Belgique est issue de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui réglementait les différentes formes de services de transport de personnes par véhicules automobiles, que ce soit par autobus, par autocar, par fiacre ou par taxi. Ces dispositions s'agissant du transport par taxi ont été revues successivement par des lois du 23 juin 1969 et du 27 décembre 1974, toutes deux portant l'intitulé « loi relative aux services de taxis ». La loi du 27 décembre 1974 est complétée par l'arrêté royal de 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur.

L'article 6, §1^{er}, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles a transféré aux Régions la matière « du transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés et les services de taxis ». Ce transfert de compétences a ensuite été élargi par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État qui a également régionalisé la matière des services de location de voitures avec chauffeur.

Depuis le départ du Royaume-Uni, la Belgique est le seul État des vingt-sept États membres de l'Union européenne où la réglementation de base du secteur n'est pas adoptée au niveau national (voir l'étude de la Commission européenne, « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* », 26 septembre 2016, p. 7). Cela n'engendre pas moins la nécessité d'être attentif à l'agencement des réglementations régionales, notamment dans l'esprit du principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143 de la Constitution. Dans nombre d'États membres, comme en Région wallonne du reste, les autorités locales interviennent aux côtés de l'autorité générale soit par des règlements complémentaires soit via une participation à la délivrance des autorisations d'exercer.

En Région de Bruxelles-capitale, compte tenu de l'importance économique du secteur des taxis et de l'existence d'un marché important pour les voitures de location avec chauffeur, il a été rapidement décidé de modifier le cadre juridique. C'est ainsi que, le 27 avril 1995, a été adoptée une ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Celle-ci fut modifiée à diverses reprises entre 2002 et 2015, avec une réforme plus substantielle par le biais de l'ordonnance du 20 juillet 2006. La nouvelle ordonnance relative aux services de taxis a été publiée au *Moniteur belge* le 7 juillet 2022 et est entrée en vigueur le 21 octobre 2022.

En Région flamande, c'est en date du 20 avril 2001, qu'a été adopté le décret relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de mobilité de la Flandre. Ce décret donne un cadre juridique au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur et permet d'attribuer un rôle spécifique aux services de taxis considérés comme un

outil de la mobilité en Flandre. Modifié plusieurs fois entre 2004 et 2014, le dernier décret du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

En Région wallonne, la première législation organique mettant fin à l'application du cadre juridique hérité du fédéral est intervenue en 2007 avec l'adoption du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et de son arrêté d'exécution que constitue l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Mise à part la catégorie des services de transport d'intérêt général, la classification décrétale de 2007 est déclinée par des conditions d'exécution différentes. Le régime du service de taxis, considéré comme le régime de référence, est généralement le plus strict, ce qui est compensé notamment par le maintien de certaines prérogatives exclusives, comme certains accès réservés au domaine public ou encore une protection de l'entrée sur le marché. La catégorisation issue de la législation de 2007 est toutefois aujourd'hui fortement questionnée par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies. Ceci explique le présent projet de décret visant à revoir fondamentalement la réglementation wallonne du transport rémunéré de personnes par route.

1.2. Situation du secteur

Historiquement, les autorités publiques ont considéré que le service de taxis, au sens strict ou « classique » du terme, était caractérisé par une mise à disposition continue auprès du public (stationnement sur la voie publique et possibilité d'interpeller immédiatement le chauffeur) et constituait un service d'utilité publique. La location de véhicule avec chauffeur était, quant à elle, envisagée comme un service d'opportunité soumis à la règle de l'offre et de la demande.

La Région wallonne, lors de l'adoption du décret du 18 octobre 2007, a innové en distinguant d'autres catégories de services de transport rémunéré de personnes que les services de taxis et les services de location de véhicules avec chauffeur, à savoir le service de taxis collectifs consistant en l'utilisation collective d'un service de taxis et expressément proposé à la complémentarité des lignes régulières, d'une part, et le service de transport d'intérêt général, plus communément connu sous le vocable « taxi social », se situant entre le co-voiturage et le service de taxis, d'autre part. Il se démarque du premier par le fait que la destination est fixée par le client et du second par l'intervention financière sollicitée auprès du client qui ne peut qu'indemniser (couvrir les frais) et non rémunérer (permettre un bénéfice) le prestataire.

1.3. La nécessité d'une mutation en profondeur

Comme précisé, la catégorisation issue de la législation de 2007, distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et taxis d'intérêt général est aujourd'hui remise en cause par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies rendant la rencontre entre la demande et l'offre de transport plus immédiate et plus facile. Ces nouvelles technologies sont en outre proposées par de nouveaux acteurs, qui se qualifient d'« intermédiaires de transport » ou « services d'intermédiation », au sein desquels on doit distinguer les fournisseurs d'informations mettant en relation la demande et l'offre et ceux qui fournissent conjointement les informations et le transport, lesquels veillent en outre, à un niveau ou l'autre, à la qualité du service de transport. Ces « intermédiaires » agissant sur la disponibilité du service de transport, la caractéristique première (le privilège) du service de taxis s'en trouve affectée alors que les exploitants de taxis restent soumis à des règles plus strictes (taxes, quota, capacité annuelle, prix fixes ou maxima).

A ce jour, sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 et de l'arrêté du 3 juin 2009, les intermédiaires de transport ne sont soumis, en tant que tels, à aucune contrainte réglementaire, tandis que les chauffeurs ayant recours à ces plateformes, et plus spécifiquement la plus développée d'entre elles, le service « Uber », sollicitent et obtiennent des autorisations de prêter un service de transport de personnes, sous le couvert de l'activité de location de véhicules avec chauffeur. Ainsi, le nombre d'exploitants autorisés de service de taxis reste stable depuis plusieurs années alors que le nombre d'autorisations en location de véhicule avec chauffeur n'a cessé de croître (221 en 2012, 582 en 2016, 689 en 2017, pour atteindre plus de 1600 dossiers en 2022).

L'on observe, au regard de cette dernière donnée statistique, une représentation croissante des exploitants bruxellois, qui aujourd'hui sont titulaires de près 40% des autorisations délivrées (pour 10% seulement en 2013). Une série de constats opérés, notamment par les services des zones de police de Bruxelles, semblent démontrer que les exploitants bruxellois, exerçant par le biais d'un « intermédiaire de transport », ne present pas ou quasiment pas sur le territoire wallon. La plateforme Uber, au moment du dépôt du présent projet de décret, n'y est d'ailleurs pas active. Il y a donc, semble-t-il, une forte pression sur l'obtention d'autorisations de services de location de véhicule avec chauffeur en Région wallonne, aux fins exclusives d'exercer dans une autre région, essentiellement à Bruxelles, sans solliciter une autorisation auprès des autorités de cette autre Région, dont la réglementation est pourtant différente. Ceci n'est pas sans poser question notamment au regard du principe constitutionnel de la loyauté fédérale.

Le développement aux côtés des services de taxis traditionnels, d'un service de transport assez proche dans sa finalité et dans son contenu pour le consommateur, fondé sur la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur pour les personnes souhaitant effectuer un déplacement, mais reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique, engendre donc

une nécessité profonde d'adaptation de la réglementation wallonne. Un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 20 décembre 2017 a analysé ce système impliquant à l'origine des chauffeurs non professionnels.

La Cour a précisé que le service fournit une application « sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs ». Selon la Cour, ces services, répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », relèvent non pas de l'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1^{er}, du même Traité, disposition spécifique aux termes de laquelle « [l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports ». Cela a pour conséquence qu'à ce jour, il revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation de ces services tels que ceux qui échappent encore à l'heure actuelle, vu leur arrivée récente sur le marché, à un cadre réglementaire cohérent.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent projet de décret qui repose sur trois points d'attention principaux et cinq grands axes stratégiques tous orientés sur la qualité du service offert aux usagers et à ses besoins, en termes de rapidité, de disponibilité, de connaissance des prix, de facilité de paiement et d'évaluation de la course et de sécurité.

1.4. Adaptation à la réalité d'autres secteurs

Le transport par véhicules sanitaires légers tombe sous le champ d'application du décret taxis du 18 octobre 2007. Ainsi, les exploitants effectuant ce type de transport doivent solliciter une autorisation en TC et/ou STIG auprès du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.

Suite aux remontées du secteur des opérateurs de Transport médico-sanitaire (TMS), agréés par l'AViQ pour le transport en ambulance, il est apparu qu'une disparité existait entre les véhicules sanitaires légers (VSL) des compagnies de taxis et ceux des compagnies d'ambulance.

Un consensus wallon semble s'imposer afin que la qualité de transport offerte aux usagers de TMS soit optimisée (aspect hygiène des véhicules, formation du personnel notamment) sans que d'autres aspects importants soient négligés.

Pour ce faire, une collaboration s'est mise en place entre les Ministres de la Mobilité et de l'Action sociale en vue d'harmoniser leurs réglementations et permettre une centralisation de tous les acteurs du transport médico-sanitaires dans le Code wallon de l'Action sociale et de la santé.

Ainsi, il s'est avéré cohérent que les véhicules sanitaires légers relèvent de la compétence de l'AViQ et soient redéfinis dans l'article 680 dudit Code, raison pour laquelle le présent projet de décret exclut ce mode de transport.

2. Les points d'attention à la base de la présente réforme

2.1. Les acteurs du secteur

L'on entend par « acteurs » du secteur du transport rémunéré de personnes par véhicule automobile avec chauffeur à la fois le consommateur appelé « usager » et le professionnel.

S'agissant du consommateur, le rapport de la Commission européenne « Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU » évoque quatre critères d'importance dans le choix du service : la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et le niveau de prix du service. Le type de professionnel qui effectuera le service importe peu, dans le chef du consommateur, sauf à pouvoir rapidement identifier le régime différencié applicable s'il en est.

Du côté des professionnels, les profondes mutations liées aux nouvelles technologies évoquées ci-dessus doivent constituer une opportunité en termes de qualité du service davantage que des motifs de crainte pour les autorités. Le développement des nouveaux services de transport rémunéré, et particulièrement ceux qui se sont structurés autour de ce que l'on appelle « services d'intermédiation », bouscule aussi les classifications actuelles du secteur et questionne la dialectique « privilégiés » *versus* « contraintes spécifiques » généralement attribuées au secteur classique des taxis, sans pour autant que toute différence s'efface. Il convient, dans le présent projet de décret, de prendre en compte un certain nombre de spécificités qui sont liées, par exemple, aux situations sociales et fiscales particulières de catégories de prestataires d'un service équivalent ou proche au regard du consommateur.

2.2. Les opportunités et les menaces d'un secteur en profonde mutation

Le service de transport rémunéré de personnes par route offre un potentiel certain pour un déplacement de porte à porte, soit global soit complémentaire à un transport en commun et est donc un outil de mobilité fondamentale.

A la demande des consommateurs, et en fonction de l'objet du service, le projet de décret procède à une nouvelle classification, moins artificielle et plus claire, des services disponibles. Elle se décline autour des « services de taxi », des « services de transport à finalité spéciale » et « des services de transport à finalité sociale ». Cette nouvelle classification, plus amplement décrite aux points 3 et suivants, qui conduira à intégrer dans la catégorie la plus large des « services de taxi » à la fois les services de taxi « classiques », d'une part, et les services ayant recours à des « plateformes d'intermédiation électronique », d'autre part, engendra aussi une réflexion sur la modification de la politique de tarification du « service de taxi ».

La présente réforme a donc tenté de parvenir à un équilibre entre ouverture du marché et intégration des nouvelles innovations propres à ce secteur d'activité en pleine mutation sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur, ce qui mettrait inévitablement à mal les exigences essentielles pour le

consommateur en terme de sécurité, de fiabilité, de qualité et d'accessibilité financière du service, ainsi que la possibilité pour l'autorité publique d'assurer une meilleure politique de mobilité.

2.3. La vision et objectifs de la politique de transport rémunéré de personnes par route

Le présent projet de décret entend donc impérativement tenir compte des besoins nouveaux des consommateurs de services de transport, en préservant un service d'intérêt général, avec le souci d'inclure les nouvelles technologies de communication.

Ce faisant, la nouvelle réglementation entend promouvoir une mobilité intégrée, mieux identifiée et respectant les professionnels du secteur en les traitant de manière équitable, sans préjudice des différences de traitement liées à leur situation spécifique, en vue de garantir un service de qualité et durable. En ce sens, le projet de décret s'appuie sur les valeurs fondamentales suivantes : la disponibilité du service, la facilité d'utilisation, la sécurité du service, son coût, sa qualité, sa modernité, son caractère responsable, l'évaluation du service et sa transparence.

3. Les cinq axes stratégiques fondant la présente réforme

Cinq axes stratégiques ont dès lors été mis en oeuvre pour réaliser la réforme du présent cadre juridique.

3.1. Premier axe stratégique : une segmentation des services

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée sur le marché de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de personnes en trois catégories distinctes : les « services de taxi », les « services de transport à finalité spéciale » et les « services de transport à finalité sociale ».

La première catégorie de transport rémunéré de personnes, appelée « service de taxi », regroupe sous la même coupole les « Taxi de Rue » (services de transport rémunéré de personnes ayant recours exclusivement à un « service d'intermédiation électronique »), et les « Taxi de station » (services de taxi « classiques »). Le projet de décret veille à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus et ainsi discriminés en allant trop loin dans le rapprochement du cadre légal et réglementaire leur étant applicable. Des distinctions ont dès lors été maintenues au regard de leurs spécificités.

Parmi leurs similitudes, la plus frappante est celle d'une certaine disponibilité immédiate et permanente des services qui permet ainsi de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale » qui se programme et ne peut être effectué que dans un cadre fixé à l'avance en termes de destination ou de type de bénéficiaires, et du « service de transport à finalité sociale » qui comme

son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible. La caractéristique de la catégorie « services de taxis » par rapport aux deux autres est donc la réactivité du service. Le véhicule de transport est soit mis à disposition du public via un point de stationnement déterminé sur la voie publique, ou en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, soit disponible via une commande verbale ou électronique.

La deuxième catégorie de service de transport rémunéré de personnes est appelée « service de transport à finalité spéciale ». Il s'agit d'une catégorie marquée par son caractère « planifié » et « spécifique ». Une demande d'« autorisation d'exploitation » auprès du Gouvernement doit être introduite et non une « licence d'exploitation » auprès de la Commune, comme pour les services de taxis. La nature même du service proposé justifie des normes très différentes en termes de règles de stationnement, de zones d'exploitation (inexistantes pour cette catégorie où l'on peut circuler librement sur tout le territoire régional), de tarifs, que de modalités contractuelles.

Dans le cadre de ce service, l'exploitant est tenu de choisir une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement (cérémonies, organisations événementielles, aéroport, transport scolaire, etc.).

Dans le cadre du décret de 2007, le législateur wallon a souhaité faire une distinction, au sein de la catégorie de « transport à la demande », entre le transport réservé à une personne ou une société déterminée, d'une part, et le transport collectif, d'autre part. Toutefois, dans les faits, il a pu être constaté que la majorité des exploitants sollicitaient les deux types d'autorisation (autorisation d'exploiter, d'une part, un service de location de voitures avec chauffeur et, d'autre part, un service de taxis collectifs). Dans le cadre des courses dites « planifiées », le présent projet de décret opère dès lors une fusion de ces services afin de ne plus distinguer les transports réservés via un bon de commande d'un côté et sur la base d'un contrat d'une durée minimum de l'autre et sans plus retenir la réservation d'une place d'un côté ou du véhicule entier de l'autre.

La troisième catégorie de transport rémunéré de personnes est celle des « services de transport à finalité sociale ». Il y a évidemment lieu de maintenir la catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément. Cette catégorie devait toutefois être précisée afin d'éviter des problèmes d'interprétation, notamment au niveau du point de départ de la course et du contenu du tarif. La pratique de l'utilisation des titres-services en matière de transport devait également être réglée dans la mesure où celle-ci est restée contraire à la réglementation fixant un tarif au kilomètre ou forfaitaire et non horaire. Le présent projet de décret entend donc rejeter cette pratique.

3.2. Deuxième axe stratégique : un système d'autorisation/licence d'exploiter lié à l'accès à la profession

Si en termes de sécurité pour le client, le projet de décret instaure un système d'agrément encadrant les services d'intermédiation électroniques et les plateformes qu'ils mettent à disposition, il est également nécessaire de garantir la qualité des services proposés par tous les opérateurs, indépendamment de leur modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité, via un système d'accès à la profession qui complète la licence (dans le cadre du service de taxi) ou l'autorisation d'exploitation (dans le cadre du service de transport à finalité spéciale).

Ces licences et autorisations étaient jusqu'à présent liées à l'exploitant en personne physique ou en société et avaient une durée de cinq ans, renouvelable, pour chacune des catégories. Celles-ci étaient délivrées sur la base du respect des conditions de moralité, de solvabilité et de qualification professionnelle.

Le présent projet de décret impose désormais à l'exploitant, personne physique ou morale, comme préalable à toute demande de licence/d'autorisation d'exploitation, qu'il obtienne un « accès à la profession » autant pour les « services de taxi » que les « services de transport à finalité spéciale ». Cet accès à la profession sera délivré à l'exploitant après examen du respect de diverses conditions. L'une d'entre elles est liée au lieu d'établissement qui doit être stable et effectif et situé sur le territoire de la Région wallonne.

L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera en mesure de solliciter les autorisations ou les licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules exploités. Il s'agit en effet de l'autre manière de garder un certain contrôle sur la qualité des services proposés.

3.3. Troisième axe stratégique : une plus grande sécurité pour le client

Le troisième axe tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service vis-à-vis des chauffeurs. La réglementation jusqu'ici en vigueur était déjà relativement adaptée aux besoins identifiés dans le cadre de la réforme actuelle. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle et la sélection médicale seront donc maintenues.

Le présent projet de décret vise cependant à responsabiliser davantage le chauffeur dans l'optique d'une amélioration du service pour le client. Dans cette optique, le certificat de capacité sera amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur : identité complète, expérience, exploitant, etc.) et sera affiché à bord du véhicule.

Alors que sous le régime du décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent présenter un certificat de capacité, le présent projet de décret étend cette exigence à toutes les catégories de service, de sorte que tous les chauffeurs devront disposer de ce document. Cette uniformité répond également à l'objectif d'une plus grande sécurité pour le client.

3.4. Quatrième axe stratégique : Un système de gestion des plaintes et un système répressif influent

Le présent projet de décret met en place un nouveau système de gestion de plaintes qui sera organisé par le Gouvernement, complémentairement à celui éventuellement mis en place par les services eux-mêmes (c'est le cas de la société *Uber* qui a déjà un système de gestion de plaintes accessible aux clients mais aussi de certains exploitants qui disposent d'une flotte relativement importante). Il s'agit de mettre des moyens de contestation faciles à disposition des usagers en cas de problèmes avec un service, tel qu'un formulaire électronique, ainsi que de faire connaître ces moyens de contestation aux usagers en rendant leur affichage obligatoire à bord de tous les véhicules.

Quant au système répressif jusque-là en vigueur, si le système d'amendes administratives effectif depuis 2011 démontre une certaine utilité, le présent projet de décret entend le rendre encore plus efficace, parallèlement à la procédure pénale, notamment via la généralisation des amendes administratives.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon. Il sera désormais possible aux agents compétents de procéder, sur instruction du parquet, à la saisie du véhicule dans certaines circonstances et particulièrement lorsque celui-ci ne disposera d'aucune autorisation ou licence d'exploitation. Le projet de décret tend également à assurer une communication optimale entre les communes. Le refus ou le non-renouvellement de l'autorisation est prévu en cas de non-paiement des amendes administratives.

3.5. Cinquième axe stratégique : une communication tarifaire claire et transparente

Le cinquième axe autour duquel s'oriente la présente réforme est l'adoption de règles tarifaires claires et transparentes en fonction des spécificités de chacun des services.

En ce qui concerne les services de taxi de station (actuels taxis « classiques »), la volonté est de maintenir des tarifs fixes (maximas, prix au kilomètre, temps d'attente, zones, tarif de nuit, etc.), dont le respect et le contrôle sont assurés par le taximètre.

En ce qui concerne les services de taxi de rue, utilisant exclusivement les plateformes d'intermédiation électroniques, dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants et tributaires de l'offre et de la demande, le projet de décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et/ou maximum. Il est exigé par ailleurs que ces plateformes d'intermédiation électroniques soient transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge. Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément. Les courses dites « planifiées », qui relèvent de la catégorie de services de transport à finalité spéciale, sont, quant à elle, formalisées par un contrat librement conclu au préalable entre l'exploitant et le client qui devra indiquer les tarifs applicables.

Enfin, dans chacun de ces services la possibilité de payer par voie électronique devra être systématique afin d'assurer une traçabilité et un juste prix pour le client.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Titre I^{er} - Champ d'application et définitions

Article 1^{er}

1°, 2° et 3°

Sont intégrées dans la catégorie la plus large des « services de taxi », à la fois les services de taxi dits « classiques », identifiés dans le cadre du projet de décret sous l'appellation « taxi de station », et les services de taxi ayant recours uniquement à des « services d'intermédiation électronique de transport (que l'on qualifie aujourd'hui de taxis « Uber » ou « voiture avec chauffeur ») identifiés dans le cadre du projet de décret sous l'appellation de « taxi de rue ».

La catégorie « service de taxi » regroupe sous la même coupole les « Taxis de station » et les « Taxis de rue » afin de matérialiser la volonté de réguler ce secteur d'activités de manière plus globale et d'ainsi reconnaître les similitudes qui existent entre ces deux types de services en les soumettant à un cadre légal et réglementaire en partie commun. Bien que soucieux d'assurer enfin une concurrence loyale entre ces derniers, le projet de décret veille cependant à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus. Des régimes distincts ont dès lors été maintenus au regard de leurs spécificités afin de ne pas les discriminer.

Parmi leurs similitudes, l'on relèvera essentiellement le caractère général de leur finalité, ce qui permet de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale » qui impose à son exploitant de choisir à l'avance une série de catégorie de destinations qu'il desservira, et du « service de transport à finalité sociale » qui, comme son nom l'indique, est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible.

La caractéristique commune de cette nouvelle catégorie, et qui justifie leur rapprochement, est donc la liberté de la destination choisie par le client et une ouverture à tout le public.

Si jusqu'à aujourd'hui un véhicule affecté à un « service de taxi » devait impérativement disposer d'un taximètre, il semble que cette obligation ne corresponde plus à la nouvelle réalité du secteur. En effet, d'autres systèmes permettent aujourd'hui de répondre à une sécurité tarifaire pour le client à condition que ceux-ci soient encadrés. C'est la raison pour laquelle les services de cette catégorie peuvent avoir recours à un taximètre, à un système équivalent, ou à une plateforme d'intermédiation électronique.

Ainsi, le service de taxi de station est caractérisé par la présence d'un taximètre, ou autre équipement similaire, à bord du véhicule pouvant être réservé par n'importe quel moyen (téléphone, plateforme électronique, réservation en ligne ou hélé dans la rue) et s'apparente dès lors au taxi classique d'aujourd'hui alors que le second se caractérise par l'utilisation exclusive d'un ser-

vice d'intermédiation électronique de transport, nouveau concept lui-même défini au 6°.

Le terme « taxi de station » et « taxi de rue » ont été choisis afin d'harmoniser la législation wallonne avec les législations bruxelloises et flamandes.

4°

Les services à finalité sont, comme leurs noms l'indiquent, des services de transport spécifiques dont la finalité est prédéterminée à l'avance (à savoir, le type de destinataires ou de destinations).

Dans le cadre du « service à finalité spéciale », l'utilisateur choisira donc sa destination dans les limites de(s) la finalité(s) choisie(s) par le service et autorisée(s) par le Gouvernement au préalable. Par exemple, un service de taxi à finalité « aéroport » pourra conduire ses clients vers ou depuis n'importe quel aéroport mais ne pourra pas réaliser de courses sortant de cette catégorie de destination.

Le service à finalité sociale se distingue du service à finalité spéciale en ce qu'il ne peut qu'être organisé par un Organisme, actif dans le secteur social, agréé par le Gouvernement et que les tarifs sont limités à une indemnisation fixée par le Gouvernement. Il s'agit en outre d'un service qui ne peut poursuivre aucun but de lucre contrairement aux deux autres catégories de service organisées par le décret.

6°

Le « service d'intermédiation électronique de transport » est un service utilisé par certains services de taxi. Les services de taxi « classiques », appelé taxi de station dans le cadre du projet de décret (que l'on oppose généralement encore aujourd'hui aux taxis « Uber » ou « voiture avec chauffeur »), n'ont pas (encore) pour habitude d'avoir recours à ce type d'intermédiaire pour entrer en contact avec leur clientèle. En effet, les moyens les plus courants de faire usage de ce service de taxi est de le commander en ligne ou par téléphone, de l'héler dans la rue ou encore de le retrouver à un point de stationnement. A l'inverse, les services de taxi style « Uber », que l'on appelle taxi de rue dans le cadre du projet de décret, ont recours à ce type d'intermédiaire de transport qui est un service indépendant du service de transport lui-même.

Ce service intermédiaire met à la disposition des chauffeurs (utilisant un véhicule disposant d'une licence de taxi de rue) un service d'intermédiation leur permettant de connaître la demande des clients potentiels en temps réel et d'y répondre si leur service est disponible. Ce service intermédiaire permet de faire rencontrer l'offre et la demande à un moment et en un lieu donné et d'annoncer des prix estimatoires fixés par le service d'intermédiation (dans les limites déterminées par le Gouvernement) et sur lesquels ce dernier ponctionnera un pourcentage en échange de son service.

8°

L'« opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » est la personne physique ou morale qui fournit le service d'intermédiation électronique de transport dans les conditions qu'il détermine. L'on notera cependant qu'il sera probablement plus fréquent que cette personne soit une personne morale (le plus souvent une société) qui possède et soit à l'initiative de la mise en place et de la mise à disposition de ce type de service.

9°

La notion d'exploitant est importante en ce qu'elle permet de qualifier la personne qui sera débitrice des obligations propres au nouveau cadre légal instauré par le projet de décret. Le critère permettant d'identifier cette personne est celui de la propriété du véhicule (ou de sa disposition à long terme). Il en résulte que la personne de l'exploitant pourrait, dans certains cas, être également celle qui effectue le transport à proprement parler, à savoir le chauffeur dans l'hypothèse où ce dernier exerce son activité pour son propre compte et possède son véhicule.

Les obligations à charge de l'exploitant visent essentiellement la responsabilité de devoir disposer d'un certificat d'accès à la profession et d'une licence d'exploitation (taxis) ou d'une autorisation d'exploiter (service à finalité spéciale) pour chacun des véhicules dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

L'on entend par « disposition à long terme », une location de longue durée (plus de 12 mois) tels que les contrats de leasing, renting ou encore de vente à tempérament.

10°

Le « gestionnaire de transport » est la personne physique qui gère de manière effective et permanente le service de transport rémunéré pour le compte de l'exploitant. Lorsque l'exploitant est une personne morale, il est en effet nécessaire que les obligations qui pèsent sur ce dernier puissent être effectivement et concrètement remplies par l'intermédiaire d'une personne physique, désignée par la personne morale pour gérer le service et répondre des obligations de cette dernière. La question se pose moins lorsque l'exploitant est une personne physique qui *a fortiori*, travaillant pour son propre compte, veillera à remplir ses obligations elle-même.

11°

Le chauffeur est la personne qui effectue le déplacement soit pour le compte de l'exploitant soit pour son compte à lui comme exploitant.

12°

Cette définition limite le champ d'application de la présente réglementation aux « petits véhicules » de 9 places maximum, chauffeur compris, par opposition aux véhicules de plus grande capacité encadrés par une réglementation spécifique.

Par ailleurs, sont également exclus du présent projet de décret les véhicules relevant du transport médico-sanitaire visés par le Code wallon de l'Action sociale et de la santé du 29 septembre 2011, et plus spécifiquement

les véhicules sanitaires légers (VSL) qui tombaient auparavant sous le champ d'application du décret taxis de 2007.

13°, 14°

Dans la mesure où notre pays est divisé en trois Régions et que chaque Région est habilitée à prendre ses propres dispositions en cette matière, il est utile de distinguer le trajet intra-régional, dont l'itinéraire se situe au sein même de notre Région, du trajet inter-régional qui va au-delà des frontières de la Région wallonne.

En effet, selon que le trajet est inter ou intra-régional, les règles concernant l'autorité qui délivre l'autorisation sont différentes.

Le point de départ ou d'arrivée vise le lieu du client et non du chauffeur.

15°, 16°

Par souci de bonne différenciation entre le service de taxi et le service de transport à finalité spéciale, des termes distincts sont utilisés pour qualifier l'accès à l'exercice de tel ou tel service.

Ainsi, l'exploitant d'un service de taxi disposera d'une « licence d'exploitation », alors que l'exploitant d'un service de transport à finalité spéciale disposera d'une « autorisation d'exploiter ».

Contrairement aux autorisations délivrées sous l'empire du décret de 2007 (une autorisation par exploitant pour X véhicules), les licences et autorisations sont délivrées pour chaque véhicule utilisé. Dorénavant, il n'y aura par conséquent plus d'attestation relative au véhicule mais une licence/autorisation par véhicule.

Article 2

Le décret entend s'appliquer aux services de transport de personnes par route, par opposition au transport de personnes aérien, ferroviaire et maritime ou au transport de choses.

Quel que soit la catégorie de service, le projet de décret ne vise que le transport rémunéré, c'est-à-dire par le moyen de véhicule de petite capacité, tel que défini par l'article 2, 12°.

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de manière à tenir compte de la nouvelle réalité du marché de l'offre et de la demande tout en veillant à leur encadrement tarifaire et qualitatif et également à une transition adéquate avec les anciennes catégories de services.

Cette nouvelle classification des services a donc été pensée sur la base d'un nouveau critère, celui de leur finalité: générale (« services de taxi »), spécifique (« services de transport à finalité spéciale ») ou sociale (« services de transport à finalité sociale »).

Article 3

La création d'une Commission des services de transport rémunéré de personnes par route (et des sous-commissions) permet un échange concret et une bonne entente entre l'administration et les différents partenaires tant institutionnels que sociaux. Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités d'exécution et la composition de cette Commission ainsi que ses missions. Notamment, la proposition de la réévaluation annuelle des limitations tarifaires et des nombres de taxis autorisés.

Titre II - L'accès à la profession

Article 4

L'article 2, 9°, définit l'exploitant comme étant le propriétaire du véhicule ou la personne qui en a la disposition à long terme et qui est titulaire d'une licence/autorisation d'exploitation pour ce véhicule et du certificat d'accès à la profession.

Le certificat d'accès à la profession est donc l'une des conditions pour pouvoir exploiter dans le cadre d'un service de taxi ou d'un service à finalité spéciale, et *a fortiori* pour être qualifié d'exploitant au sens du présent projet de décret. L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera donc en mesure de solliciter les autorisations/licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules qu'il possède et qu'il souhaite mettre en circulation.

Ce certificat permet de garantir la qualité des services proposés, indépendamment de leurs modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité. Il vise ainsi la personne de l'exploitant et complète de la sorte la licence/autorisation d'exploitation, davantage attachée au véhicule. En effet, contrairement à la licence/autorisation qui doit être délivrée pour chaque véhicule (et qui a pour objet entre autres d'identifier sa durée de validité liée à l'âge du véhicule, la zone sur laquelle le véhicule peut circuler, le type de service auquel il est attaché, etc.), l'accès à la profession doit, quant à lui, être obtenu une fois par chaque exploitant et permet ainsi de garantir une série d'exigences de qualité liées exclusivement à sa personne.

La délivrance de l'accès à la profession est soumise au respect des cinq conditions énoncées dans le projet de décret :

- l'établissement stable et effectif en Région wallonne,
- la moralité,
- la solvabilité,
- le respect des obligations sociales et fiscales, et
- la qualification professionnelle.

Ces conditions seront précisées par le Gouvernement.

En voici le détail :

– la condition pesant sur l'exploitant d'avoir un « établissement stable et effectif » sur le territoire de la Région wallonne est justifiée par la nécessité d'éviter que des personnes établies sur le territoire d'une autre Région et souhaitant exercer leur activité sur le territoire de cette autre Région, c'est-à-dire sans aucune intention de proposer leurs services sur le territoire de la Région wallonne, n'obtiennent d'accès à la profession leur ouvrant ensuite le droit de demander une licence/autorisation d'exploitation. Le fait d'avoir toléré cette « fuite » des licences par le passé au profit de services exercés sur le territoire d'autres Régions fut particulièrement disruptif pour la politique de mobilité de la Région wallonne dès lors que la délivrance des licences y est organisée par zones et dépendantes de quotas spécifiques.

Dans l'état actuel de la législation régionale wallonne en effet, l'exploitant d'un service de location de voitures avec chauffeur qui a son siège social sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Région flamande est en droit de solliciter et d'obtenir de la Région wallonne une autorisation d'exploitation, alors même qu'il n'a sur le territoire wallon ni son siège social ni un siège d'exploitation et ni aucun établissement stable et effectif. Le décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 permet qu'il en soit ainsi puisqu'il n'impose pas formellement une telle obligation au demandeur d'autorisation.

Cette lacune a pour conséquence qu'un exploitant se trouvant dans cette situation et circulant sur le territoire bruxellois entre en infraction avec la législation de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, l'article 16 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, tel qu'interprété par l'arrêt n° 41/2010 rendu par la Cour constitutionnelle le 29 avril 2010, sanctionne les exploitants qui, ayant leur siège social sur le territoire bruxellois, circulent sur ce dernier, et au départ de celui-ci, sans autorisation ou avec une autorisation délivrée par la Région wallonne. La situation est identique pour le même exploitant circulant cette fois sur le territoire de la Région flamande et au départ de celui-ci.

C'est l'absence dans le décret du 18 octobre 2007 de tout critère de rattachement au territoire wallon qui permet ainsi à un exploitant n'ayant pas son siège social sur celui-ci, ni un siège d'exploitation, ni un établissement stable et effectif, de solliciter une autorisation de la Région wallonne à la seule fin de circuler, non pas sur le territoire wallon, mais sur le territoire bruxellois ou/et flamand.

Cette possibilité pose question au regard du principe de l'exclusivité des compétences territoriales qui veut que, lorsqu'un législateur régional adopte un décret ou une ordonnance, il détermine un ou plusieurs critères permettant une localisation de l'objet du décret ou de l'ordonnance sur le territoire de sa compétence, afin qu'il soit garanti que toute situation concrète soit réglée par un seul législateur.

Certes, dans l'État fédéral belge, chaque collectivité fédérée jouit d'une pleine autonomie dans le traitement, notamment législatif, des matières qui lui sont attribuées, par la Constitution ou en vertu de la Constitu-

tion. A s'en tenir à cette autonomie, il faut admettre que la Région wallonne peut, en l'occurrence, retenir n'importe quel critère de rattachement.

Toutefois, ce même État fédéral est construit sur le principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143, §1^{er}, de la Constitution. La Cour constitutionnelle considère que ce principe implique l'obligation « de ne pas perturber l'équilibre de la construction fédérale dans son ensemble ». Or, dès le moment où les deux autres Régions se sont également dotées d'une législation en la matière et où, se basant sur l'existence de ces législations, la Cour constitutionnelle privilégie un critère décisif de rattachement – en l'occurrence le siège social –, la loyauté fédérale encourage, à défaut d'obliger, le législateur de la Région wallonne à adopter le même critère de rattachement ou, tout au moins, de s'en inspirer.

Afin d'éviter qu'un exploitant installe un siège social ou d'exploitation sur le territoire wallon dans le seul but d'obtenir l'accès à la profession mais sans intention d'y exercer effectivement son activité, la Région wallonne a préféré retenir, comme critère de rattachement, « l'établissement stable et effectif » et non le siège social car seul ce critère permet d'apprécier la réalité des activités d'un exploitant sur le territoire wallon. C'est d'ailleurs le critère également retenu par la réglementation européenne en matière de transport par route⁽¹⁾ et dont le présent projet de décret s'inspire.

Divers critères permettent de déterminer la réalité du lieu d'établissement stable et effectif. La législation européenne retient le plus souvent le lieu où :

- sont conservés les documents d'entreprise;
- un ou plusieurs véhicules sont immatriculés – détenus en pleine propriété ou location-vente ou location ou crédit-bail ;
- l'exploitant dirige effectivement et en permanence l'activité relative aux véhicules (équipement administratifs et équipements techniques dans un centre d'exploitation tel qu'un garage);
- l'exploitant est inscrit au registre de commerce des sociétés;
- l'exploitant est soumis à l'impôt sur les revenus;
- l'exploitant à un numéro de TVA;
- l'exploitant possède un nombre de véhicules et chauffeurs proportionnés à la taille de l'entreprise;
- etc.

Certains de ces critères n'étant opérant que dans le cadre intra-européen et non intrarégional, tel que l'inscription au registre des sociétés, le numéro de TVA ou l'impôt sur les revenus qui sont régulés au niveau national et non régional;

– la condition relative à la « moralité », deuxième condition requise par le certificat d'accès à la profession, vise le fait de pouvoir présenter un certificat de

casier judiciaire n'inscrivant pas certaines infractions ou condamnations précisées par le Gouvernement afin d'assurer aux usagers un niveau élevé de sécurité et de qualité conformément aux orientations et axes stratégiques présentés par l'exposé des motifs;

– la condition relative aux « obligations fiscales et sociales » est un moyen de contraindre les professionnels de ce secteur d'activité à s'y conformer. Le projet de décret veille à éviter qu'une personne puisse fournir un service de transport rémunéré malgré sa négligence vis-à-vis de ses obligations légales. Il s'agit d'une des retombées de la politique mise en place par le projet de décret visant à assurer un encadrement légal plus rigoureux des professionnels de ce secteur d'activité;

– la condition relative la « qualification professionnelle » est attestée par le biais d'un examen à l'issue d'une formation obligatoire organisée par le Gouvernement et qui veillera à vérifier que le futur exploitant dispose d'une connaissance suffisante des règles en matière de transport rémunéré de personnes par route.

Enfin, reste la condition relative à la « solvabilité » de l'exploitant. Il s'agit d'exigences similaires à celles déjà prévues par le précédent décret et consistant à vérifier qu'il détient bien la propriété du véhicule ou en dispose à long terme, qu'il puisse honorer ses obligations financières telles que le paiement des primes d'assurances pour le transport rémunéré de personnes.

Ces éléments sont davantage précisés par le Gouvernement.

Le Gouvernement déterminera également l'ensemble de la procédure liée à l'accès à la profession ainsi que la forme et le contenu du certificat d'accès à la profession.

Article 5

A l'instar de la réglementation concernant les véhicules de plus grande capacité, le projet de décret prévoit que l'accès à la profession soit renouvelé tous les 5 ans.

Des motifs de refus de renouvellement sont prévus :

- l'exploitant ne répond plus aux conditions liées à l'accès à la profession;
- l'exploitant ne respecte pas la réglementation qui lui est applicable;
- l'exploitant ne paie pas les amendes qui lui ont été infligées à la suite d'une infraction à la présente réglementation.

Il est important que l'exploitant respecte ses obligations et répare les infractions commises pour pouvoir conserver l'accès à la profession.

Le Gouvernement peut vérifier le respect des conditions relatives à l'accès à la profession à tout moment et pas uniquement au moment du renouvellement. Il invitera l'exploitant à se mettre en ordre dans le délai qu'il détermine.

L'exploitant disposant d'un accès à la profession est tenu de répondre à toute interpellation de l'administration dans le cadre de la vérification du respect des conditions de son accès à la profession.

1. Article 5 du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Article 6

Est visé par « changement relatif à sa situation » le fait par exemple de changer d'établissement ou encore d'avoir une condamnation.

Article 7

Une procédure de suspension et de retrait de l'accès à la profession a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les exploitants qui ne répondent plus aux conditions liées à l'accès à la profession et/ou qui ne respectent pas la présente réglementation.

Titre III - L'agrément du service d'intermédiation électronique

Article 8

En termes de transparence tarifaire, la volonté en ce qui concerne les taxis de station est d'encadrer les tarifs de manière fixe dont le respect et le contrôle seront assurés par le taximètre ou tout autre équipement similaire.

En ce qui concerne les services de taxi de rue utilisant exclusivement un service d'intermédiation électronique mettant à disposition une « plateforme d'intermédiation électronique », dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l'offre et de la demande, le projet de décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et maximum.

Il est nécessaire que les plateformes d'intermédiation électroniques mises à disposition des taxis soient des plus transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge.

Le service d'intermédiation électronique devra donc avoir obtenu un agrément préalable lui permettant d'exercer cette activité.

La condition d'agrément relative à l'établissement stable et effectif est mue par le même souci que celui ayant mené au choix du critère de rattachement pour les exploitants dans le cadre de l'accès à la profession (La Région souhaite veiller à ce que des entreprises réellement implantées sur son territoire ou sur celui d'un État membre puisse jouir de cet agrément et intégrer le marché). Le choix de ce critère permet ainsi d'éviter les entreprises dites « boîtes aux lettres ».

Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément.

Notons qu'un exploitant a la possibilité de s'affilier à plusieurs plateformes afin d'éviter toute exclusivité.

Article 9

Il est nécessaire de vérifier le respect des conditions de l'agrément de manière régulière mais aussi systématique. Une procédure de renouvellement d'agrément

est donc organisée tous les cinq ans afin d'y veiller et également de contrôler le respect par l'opérateur du décret et de ses arrêtés ainsi que de la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle telle que la législation fiscale, sociale et environnementale.

Si dans le cadre de cette vérification, l'autorité constate que l'opérateur ne respecte plus ces législations ou ne remplit plus les conditions liées à l'agrément, le renouvellement sera refusé.

Afin d'assurer le recouvrement des amendes infligées, la délivrance du renouvellement de l'agrément ne sera également pas octroyée si l'opérateur reste en défaut de paiement de celles-ci.

Article 10

L'opérateur informe le Gouvernement de tout changement relatif à sa situation tel que l'adresse du siège ou encore l'identité de la personne chargée de la gestion journalière.

Article 11

Une procédure de suspension et de retrait de l'agrément a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les opérateurs qui ne répondent plus aux conditions liées à l'agrément et/ou qui ne respectent pas les réglementations qui les concernent.

Titre IV - Les services de taxis

Chapitre 1^{er} - Dispositions communes

Section 1^{re} - Principes

Article 12

Cet article régit les trajets intra et inter-régionaux.

Le Gouvernement n'appliquera cette disposition que si les réglementations des autres Régions ne sont pas compatibles ou sont difficilement compatibles avec la nouvelle réglementation wallonne notamment si les principes des services rémunérés ne sont plus les mêmes.

Article 13

Un même véhicule est affecté soit au service de taxi de station soit au service de taxi de rue, selon l'équipement utilisé dans le cadre des courses. Il ne peut être affecté aux deux services. Un taxi de station peut utiliser une plateforme comme moyen de réservation.

Article 14

La licence d'exploitation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service, c'est-à-dire dans les limites fixées par le Gouvernement qui se charge de fixer des quotas selon le service taxi de station ou taxi

de rue. Une licence ne peut être délivrée au-delà ou en-deça des quotas déterminés par le Gouvernement sauf dans les cas suivants :

- 1° l'inadéquation évidente entre l'offre et la demande et les circonstances suscitant un trafic exceptionnel de manière permanente notamment par la présence, sur le territoire de la commune, d'un aéroport, d'un port, d'une gare, d'un site touristique, d'une zone d'activité économique, d'un hôpital, d'un centre universitaire;
- 2° l'impossibilité d'aménager des zones de stationnement pour taxis supplémentaires.

Le quota est réexaminé annuellement par la Commission des services de transport rémunéré de personnes par route.

Article 15

Les taxis de station conservent le privilège du stationnement déjà en vigueur sous l'ancien régime, à savoir le droit exclusif de pouvoir se garer sur les emplacements publics marqués du sigle « taxis ».

Article 16

Les taxis de rue ne peuvent stationner sur les emplacements marqués du sigle « taxis » et à moins de cent mètres de ceux-ci afin de ne pas engendrer de confusion entre les deux types de service dans le chef de la clientèle.

Article 17

Les tarifs sont encadrés par le Gouvernement afin de maintenir l'intérêt économique tant pour les exploitants que pour les clients.

Chapitre 2 - De la licence d'exploitation

Section 1^e - De la demande de licence d'exploitation

Article 18

L'exploitant, une fois titulaire de l'accès à la profession, doit, pour exercer son activité sur le territoire de la Région wallonne, introduire une demande de licence d'exploitation pour chacun des véhicules qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre de son activité. L'exploitant est libre de choisir la ou les communes auprès de laquelle ou desquelles il souhaite introduire sa demande.

Article 19

L'exploitant est libre de choisir la commune auprès de laquelle il introduit sa demande et devra respecter les règles relatives au service (taxi de station ou taxi de rue) auquel il affecte son véhicule.

La commune peut fixer, dans les limites arrêtées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation à condition que celles-ci ne soient pas contraires aux dispositions géné-

rales. Elle pourrait, par exemple, fixer une couleur pour les véhicules ou exiger le siège ou le domicile de l'exploitant sur son territoire.

Le collège communal est compétent pour délivrer la licence d'exploitation.

Il est prévu que la commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement dans le but de lui réserver un droit de regard et le cas échéant la possibilité d'annuler la licence qui a été délivrée si elle est délivrée en violation des dispositions du projet de décret (par exemple en dehors des quotas autorisés). La procédure s'apparente à une tutelle générale d'annulation.

Article 20

Il est indispensable que la licence permette d'identifier autant le véhicule pour lequel une licence a été délivrée que la commune le type de service (taxi de station ou taxi de rue) auquel il est affecté ainsi que l'identité de l'exploitant et la durée de validation de la licence.

Ces éléments permettront un contrôle optimal du respect des règles relatives aux différents types de services.

Article 21

Cette disposition prévoit les cas dans lesquels la licence d'exploitation est refusée.

La licence d'exploitation est notamment refusée à l'exploitant qui est déjà titulaire d'une licence d'exploitation et/ou d'une autorisation d'exploiter (sans préjudice des dispositions relatives à l'usage mixte) ou qui ne dispose plus d'un accès à la profession valable, préalable nécessaire à l'obtention d'une licence.

Le non-respect de la législation applicable (générale et plus spécifique) entraîne également un refus de licence, de même que le défaut de paiement d'une amende fixée en vertu du présent décret.

Il va de soi que toute licence sera également refusée au véhicule qui ne respecte pas les conditions fixées.

Section 2 - De la durée de la licence d'exploitation

Article 22

Une licence ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent projet de décret qui l'en habilité.

Dans le cadre du précédent décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété, etc.). Ces exigences se justifient large-

ment dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation, pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, cette fois un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 14.

Article 23

Etant donné qu'une licence est attribuée par véhicule et que celle-ci s'éteint au moment où le véhicule a atteint l'âge maximal fixé, il n'existe plus de procédure de renouvellement de licence comme par le passé.

Il est toutefois important que l'exploitant puisse conserver sa licence afin d'y affecter un autre véhicule moins âgé.

Ce droit de priorité lui est accordé à condition qu'il respecte le délai fixé pour l'introduction de sa nouvelle demande, qu'il ne fasse pas l'objet d'un motif de refus d'obtention de licence et qu'il respecte les dispositions concernant la demande d'exploitation.

Section 3 - De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Article 24

Dans les limites définies par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une « licence de réserve » pour les véhicules de réserve dont il est le propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

Ces véhicules ne sont destinés à être mis en circulation que lorsqu'un véhicule sous licence « normale », c'est-à-dire délivrée en vertu de la section 1^o du chapitre 3 du Titre III, est indisponible et ce uniquement le temps de cette indisponibilité et pour fournir le même service taxi de station ou taxi de rue que celui du véhicule sous licence indisponible.

Les « licences de réserve » permettent dès lors à l'exploitant d'anticiper l'indisponibilité d'un véhicule en se munissant non seulement dudit véhicule de réserve mais également de la licence qui lui permettra de l'utiliser en cas d'indisponibilité de l'un de ses véhicules sous licence « normale ».

Le Gouvernement est habilité à fixer un nombre maximum de véhicule de réserve par rapport au nombre de licences d'exploitation détenues par un exploitant afin d'éviter des abus de la part des exploitants et un détournement de la finalité du véhicule de réserve.

Section 4 - De la demande d'une licence temporaire

Article 25

Lors de la survenance d'un incident fortuit précisé, à savoir accident de la route, panne mécanique grave, incendie ou vol, l'exploitant peut introduire une demande au collège communal visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici surtout l'hypothèse de l'exploitant qui ne serait pas titulaire de « licences de réserve » et qui, face à cette situation imprévue, se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule. Ici, une limite dans le temps a été fixée à trois mois ce qui permettra à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement, il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Il est évident que le véhicule de remplacement doit au minimum être équipé pour assurer le service, taxi de station ou taxi de rue, auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Vu l'urgence dans le cadre de l'utilisation d'un véhicule de remplacement, la procédure est simplifiée et ne nécessite pas immédiatement une autorisation. Ainsi, une déclaration auprès de la commune suffit à moins que l'indisponibilité du véhicule dépasse un délai de 15 jours.

Section 5 - Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Article 26

Le principe est que l'exploitant ne peut disposer librement de ses licences en ce sens qu'il ne peut pas les céder ni en disposer d'une quelconque manière que ce soit si ce n'est en son nom personnel et pour son propre compte.

Cette incessibilité connaît toutefois 3 exceptions :

- il est prévu que le conjoint/cohabitant légal ou parent puisse reprendre les licences d'un exploitant en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce dernier.

Ils seront donc subrogés dans les droits de l'exploitant décédé, et ce pour autant qu'ils remplissent les conditions pour pouvoir exploiter les licences reprises. Le précédent décret ne permettait, quant à lui, d'exploiter ces licences que jusqu'à leur terme sans possibilité de renouvellement;

- il est également admis que l'exploitant personne physique puisse céder ses licences lorsqu'il décide de poursuivre son activité non plus en personne physique mais en société. Il est requis entre autres pour

cela qu'il ne soit pas associé minoritaire au sein de cette nouvelle structure et qu'il en devienne le gestionnaire de transport pendant trois ans au moins. Cela se justifie par le fait que l'intention de cette cession est que l'exploitant personne physique cède son autorisation à lui-même, sous une autre forme juridique;

- l'exploitant personne physique, après au moins 10 années consécutives d'activité qui décide d'arrêter totalement son exploitation, est autorisé à céder la ou les licence(s) dont il dispose. Il ne pourra plus introduire de demande de licences auprès de la même commune pendant les 10 prochaines années.

L'on tente ici d'éviter toute tentative de marché parallèle des licences qui échapperait *de facto* au contrôle des autorités.

Article 27

Les véhicules sous licence ne peuvent être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence, ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent projet de décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 25. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants.

Section 6 - Des recours

Article 28

Comme par le passé, le demandeur qui reçoit une décision de refus ou qui ne reçoit pas de réponse de la commune soixante jours ouvrables après l'introduction de sa demande peut introduire un recours auprès du Gouvernement dans un délai de quinze jours ouvrables.

Le Gouvernement dispose, quant à lui, d'un délai de soixante jours ouvrables pour statuer sur le recours introduit par l'exploitant contre la commune.

Les modalités relatives à la procédure de recours seront précisées au sein d'un arrêté.

Section 7 - De la suspension et du retrait

Article 29

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision de l'autorité communale, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus de licence, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement et un recours peut être introduit contre la décision de sanction.

Section 8 - Du paiement de la licence

Article 30

Les communes peuvent subordonner la licence au paiement d'un montant annuel de maximum cinq cents euros à charge de l'exploitant. Ce montant devra être identique quel que soit le type de service de taxi.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception de ce montant.

Dans le but d'instaurer une réglementation destinée à garantir la cohérence du secteur des services de taxi et l'effectivité de la lutte contre la concurrence déloyale dans ce secteur, il est nécessaire d'encadrer la fiscalité communale en fixant notamment le montant maximum pouvant être réclamé.

L'article 30 est donc nécessaire pour l'exercice de la compétence relative aux services de taxi, visée à l'article 6, §1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Chapitre 3 - Des conditions d'exploitation

Article 31

Les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions dont les principes sont fixés par le présent projet de décret.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 32

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 33

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le projet de décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalé-

tique complète du chauffeur) et sera affiché au bord du véhicule mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle et la sélection médicale imposée par le décret antérieur seront quant à elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Le certificat de capacité doit être revalidé chaque année afin de vérifier que les conditions sont toujours remplies.

Des motifs de refus de revalidation sont prévus en parallèle avec les motifs de refus de licence prévus pour les exploitants. Ainsi, le certificat de capacité ne sera pas revalidé si le chauffeur ne respecte plus les conditions fixées ou reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu du présent projet de décret.

Des motifs de suspension et de retrait sont également fixés si le chauffeur ne respecte pas les règles générales ou particulières qui lui sont applicables.

Un recours auprès du Gouvernement est prévu contre les décisions de refus de revalidation, de suspension ou de retrait.

Article 34

Les véhicules affectés à un service de taxis peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service.

Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Article 35

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur et un moyen de paiement sécurisé par voie électronique seront désormais obligatoires à bord de tous les véhicules, quel que soit le service. Cela permet une traçabilité et l'assurance du paiement d'un juste prix.

Article 36

Les véhicules sont équipés d'un signe qui permet de distinguer s'il est affecté à un service de taxi de rue ou de taxi de station.

Article 37

Il est laissé aux communes le choix d'adopter des conditions particulières d'exploitation complémentaires aux règles générales fixées par le projet de décret.

Les communes pourraient par exemple fixer une couleur précise pour les véhicules en service sur son territoire ou imposer le domicile ou le siège de l'exploitant sur son territoire.

Ces conditions complémentaires ne peuvent évidemment pas être contraires aux règles générales.

Titre V - Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er} - Des finalités spéciales

Article 38

A l'inverse du service de taxi dont la finalité est « générale », le service de transport à finalité spéciale se distingue par son caractère « spécialisé ». La nature même du service proposé justifie qu'il soit soumis à des normes très différentes autant en termes de règles de stationnement, de circulation, de tarifs, que de modalités contractuelles.

Comme exposé dans le cadre du Titre III, cette simplification visant à distinguer les transports à finalité générale (service de taxi) d'un côté et les transports à finalité spécifique (service de transport à finalité spéciale) de l'autre a le mérite d'unifier le secteur du service de transport rémunéré de personnes et de revenir à une segmentation des services basée sur un nouveau critère unique pertinent pour l'utilisateur: sa finalité. Ce critère répond à un objectif de clarté et de liberté au niveau du choix entre les différents services pour le client en intégrant les nouvelles technologies présentes sur le marché.

L'exploitant est libre de choisir le type et le nombre de finalités qu'il souhaite affecter à chacun de ses véhicules, et ce dans les limites fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement détermine les catégories pouvant faire l'objet de finalités ainsi que le nombre maximum de finalités qu'un exploitant sera autorisé à demander pour chaque véhicule. Ces limites minimales tiennent au fait qu'il est nécessaire de maintenir le caractère spécifique du service. Autoriser les exploitants à choisir autant de finalités qu'il y a de catégories reviendrait à dénaturer le service qui ne peut en aucun cas être général, c'est-à-dire s'apparenter à un service de taxi. Il s'agit d'éviter toute concurrence déloyale entre ces services soumis à des régimes et cadre légaux très différents.

Le projet de décret envisage une liste de catégories non exhaustive permettant de regrouper un certain nombre de destinations les plus rencontrées. Sont visées le transport à destination de cérémonies diverses, d'organisations événementielles (salon, festival, compétition sportive, etc.), depuis et vers les aéroports, de lieux relevant du secteur socio-médical, le transport lié aux activités scolaires, etc.

Est également visé le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis. En effet, les exploitants de taxis peuvent également utiliser des véhicules adaptés pour le transport de personnes voiturées dans le cadre de leurs courses. Ces déplacements ne rentrent toutefois pas dans la catégorie relative au transport à finalité spéciale car ceux-ci sont effectués au moyen d'un taximètre ou d'un service d'intermédiation électronique. Cette disposition doit permettre au Gouvernement d'arrêter les points sur lesquels les différents acteurs sont arrivés à un consensus lors d'une étude relative au

TPMR, c'est-à-dire les critères d'accès au service subventionné (public cible), le tarif applicable et les conditions et modalités de la subvention des transporteurs.

Enfin, sont également visés le transport collectif organisé complémentirement aux services réguliers de transports publics tels que les services TaxiTec actuels ou d'autres collaborations à venir.

Article 39

Le véhicule sous licence à finalité spéciale ne peut être utilisé que dans le cadre des finalités pour lesquelles il a été autorisé et ne peut donc être utilisé pour exécuter un autre service (sous réserves des règles propres à l'usage mixte organisé par l'article 67).

Chaque course effectuée en vertu de la finalité autorisée doit résulter d'une commande dont les modalités sont fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les mentions et modalités du contrat.

Article 40

Le transport à finalité spéciale peut être encadré par les modalités tarifaires qui sont propres et spécifiques à ce type de service.

Article 41

L'exploitant qui souhaite exercer un service à finalité spéciale sur le territoire de la Région Wallonne doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation pour chacun de ses véhicules qu'il destine à ce service.

L'exploitant qui effectue des courses entre la Région wallonne et une autre Région doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Gouvernement de la Région wallonne pour chacun de ses véhicules qui effectue ce type de course ou d'une autorisation délivrée valablement par les autorités de cette autre Région.

Le Gouvernement n'appliquera cette disposition que si les réglementations des autres Régions ne sont pas compatibles ou sont difficilement compatibles avec la nouvelle réglementation wallonne notamment si les principes des services rémunérés ne sont plus les mêmes.

Cet article vise également les courses réalisées sur le territoire de la Région Wallonne par des chauffeurs autorisés dans une autre Région.

Chapitre 2 - De l'autorisation d'exploiter

Section 1^e - De la demande d'autorisation d'exploiter

Article 42

Le souci de bien distinguer les services de taxi des services à finalité spéciale est matérialisé notamment par le nom du document autorisant à exploiter l'un et l'autre service. Dans le cadre du service à finalité spéciale, l'on parle donc d'« autorisation d'exploitation », et non de « licence d'exploitation », qui devra être introduite auprès du Gouvernement, et non auprès de la commune.

Comme dans le cadre du service de taxi, l'accès à la profession est un préalable obligatoire à l'introduction d'une demande d'autorisation d'exploitation.

Article 43

Contrairement à ce qui est prévu dans le cadre du service de taxi où la compétence est communale, c'est le Gouvernement qui délivre les autorisations d'exploitation.

Article 44

L'autorisation d'exploitation doit permettre aux agents qui contrôlent la conformité des licences et de véhicules aux règles établies par le présent projet de décret et à ses arrêtés d'identifier immédiatement une série d'éléments qui leur permettront, le cas échéant, de constater une infraction à ces derniers.

Article 45

Les causes de refus d'autorisation d'exploitation sont identiques à celles prévues dans le cadre du service de taxi. La même rigueur au regard des obligations du présent projet de décret est ainsi imposée aux exploitants de ces deux types de services qui se doivent d'être traités de manière égale sur ce plan. Il en va d'un souci de qualité et de sécurité du service pour les usagers à la source de la présente réforme qui, bien que maintenant des catégories de service spécifiques avec leurs règles de fonctionnement propres, propose une ligne de conduite générale commune axée sur ces valeurs.

Section 2 - De la durée de l'autorisation d'exploiter

Article 46

Une autorisation ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent projet de décret qui l'en habilita.

Dans le cadre du précédent décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété, etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation, pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, elles aussi, un caractère provisoire, telles que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 14.

Section 3 - De la demande d'une autorisation temporaire

Article 47

Lors de la survenance d'un incident fortuit tel qu'un accident de la route, une panne mécanique grave, un incendie ou un vol, l'exploitant peut introduire une demande au Gouvernement visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici le cas de l'exploitant qui face à une situation imprévue et qui se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule, et ce pendant une durée maximum de 60 jours ouvrables. La limite dans le temps a été fixée à 60 jours ouvrables afin de permettre à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement, il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Dans le cadre du service à finalité spéciale, il n'est pas prévu de possibilité de demander des autorisations pour des véhicules de réserve. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Section 4 - Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Article 48

Le principe est l'incessibilité et le caractère personnel des autorisations d'exploitation qui se justifie pour les mêmes raisons que celles exposées dans le cadre du service de taxi.

Le principe est d'autant plus strict qu'à l'inverse du service de taxi, aucune dérogation n'est prévue pour les services à finalité spéciale. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Article 49

Les véhicules pour lequel une autorisation d'exploitation a été délivrée ne peut être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence, ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent projet de décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 47. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants.

Section 5 - De la suspension et du retrait

Articles 50 et 51

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision du Gouvernement, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus d'autorisation, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement.

En ce qui concerne les voies de recours, la procédure est renvoyée devant le Conseil d'État puisque la décision de sanction est prise par le Gouvernement.

Chapitre 3 - Des conditions d'exploitation

Article 52

A l'instar des services de taxis, les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 53

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 54

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le projet de décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur et sera affiché à bord du véhicule) mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services.

C'est la raison pour laquelle, alors que sous le décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent être titulaires d'un certificat de capacité, le présent projet de décret impose ce document à tous les chauffeurs, peu importe le service exploité.

Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale imposée par le décret antérieur seront en outre elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Article 55

Les véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service. Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Article 56

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur est désormais obligatoire à bord de tous les véhicules.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités de cette obligation et notamment les véhicules de cérémonie.

Une copie de la commande attestant la finalité spéciale visée à l'article 38 se trouve à bord du véhicule.

Article 57

Afin de pouvoir les différencier des services de taxi, il est également exigé que les services à finalité spéciale puissent être identifiés à l'aide d'un signe extérieur spécifique défini par le Gouvernement.

Titre VI - Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

La catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément, a été maintenue dans le cadre de la réforme. Ici encore, ce service se différencie des autres par sa finalité, ultra spécifique dans ce cas, qu'est la finalité sociale. Sa destination sociale justifie que ce service bénéficie d'un régime qui distingue complètement des services de taxi et des services à finalité spéciale.

Le projet de décret ne modifie pas substantiellement le fonctionnement de cette catégorie de service. Seul son nom a été modifié et quelques précisions ajoutées par rapport au décret de 2007.

Chapitre 1^{er} - Du coût du transport

Article 58

Afin d'éviter toute confusion, le présent projet de décret prend soin de préciser ce qu'on entend par « déplacement », cette notion n'étant pas définie dans la précédente réglementation. Cette notion fait référence à un trajet simple de sorte qu'un aller-retour comportera deux déplacements.

Les modalités de l'indemnisation seront quant à elle précisées au niveau de l'arrêté.

S'agissant des précisions apportées, celles-ci concernent principalement le point de départ de la course et les modalités tarifaires du service. Elles seront donc prévues au sein de l'arrêté.

Il paraît en effet important de définir le trajet afin de parvenir à une certaine uniformité au niveau des modalités du transport. Ainsi, par trajet simple, il faudra entendre le trajet du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement de l'utilisateur.

Chapitre 2 - De l'agrément et de la déclaration

Article 59

L'une des conditions permettant d'exploiter ce type de service et permettant au Gouvernement d'encadrer ce dernier de manière stricte est l'obtention d'un agrément, lui-même soumis à une série d'exigences fixées à l'article 64. Certains Organismes qui seront déterminés par le Gouvernement sont agréés d'office et se verront donc dispenser de cette formalité.

Tous les Organismes, sans exception, devront adresser une déclaration d'activité.

Article 60

Cette disposition fixe le contenu de l'agrément délivré à l'Organisme qui effectue un service de transport à finalité sociale afin de démontrer la finalité poursuivie par l'Organisme, de préciser le tarif appliqué mais également d'indiquer la date limite de la durée de l'agrément.

Article 61

L'agrément et la déclaration ont une durée de validité fixée à 3 ans renouvelable.

L'Organisme doit introduire une demande de renouvellement d'agrément et une nouvelle déclaration avant le terme de ce délai s'il souhaite poursuivre son activité.

Des motifs de refus sont prévus si l'Organisme ne respecte pas la législation qui est applicable ou s'il reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu de la présente réglementation.

Article 62

A l'instar de l'obligation imposée à l'exploitant, l'Organisme doit lui aussi informer l'autorité de tout changement relatif à sa situation.

Article 63

A l'instar des licences taxis et autorisations des services de transport à finalité spéciale, l'agrément peut être retiré ou suspendu pour non-respect de la réglementation.

Chapitre 3 - Des conditions d'exécution des prestations

Article 64

Dans le cadre du service à finalité sociale, il est question de « conditions d'exécution » des prestations et non de « conditions d'exploitation » afin de singulariser ce service par rapport aux services de transport rémunéré à but lucratif tel que le service de taxi et le service à finalité spéciale.

Article 65

L'Organisme agréée est responsable de ses chauffeurs et des véhicules mis en circulation en son nom.

Article 66

L'usage de la feuille de route est un moyen de contrôle de l'activité de l'Organisme et de ses chauffeurs et du respect des conditions propres à l'exécution du service et à la finalité de ce dernier.

Titre VII - L'usage mixte

Articles 67 et 68

Alors que la mixité « taxi de station – taxi de rue » n'est pas permise afin de cloisonner correctement les différents services et respecter le cadre respectif prévu pour chacun d'entre eux, la réglementation accepte expressément qu'un même véhicule dispose d'une licence d'exploitation taxi et d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale.

La destination étant librement fixée par le client.

Titre VIII - Plaintes et sanctions

Chapitre 1^{er} - Des plaintes

Article 69

Le Gouvernement organise un mécanisme de gestion des plaintes qui supplée à celui mis en place par l'exploitant ou l'Organisme.

Article 70

La plus grande transparence est imposée quant aux possibilités offertes aux usagers de pouvoir introduire une plainte en cas de problème rencontré dans le cadre de l'un des services organisés par le projet de décret.

Chapitre 2 - Des sanctions

Section 1^o - Du constat des infractions

Article 71

Le contrôle du respect des exigences prévue dans le projet de décret et ses arrêtés d'exécution sera effectué par les fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne au sens du décret du 4 février 1999.

Section 1^obis - Des sanctions pénales

Articles 72 et 73

Le projet de décret entend rendre le système répressif plus systématique dès qu'une infraction d'une certaine gravité sera constatée, c'est-à-dire de nature à dévoyer les objectifs du projet de décret.

Différents types de sanctions sont prévues en vue d'opérer de manière la plus dissuasive possible et de s'adapter au degré de gravité de l'infraction, à savoir non seulement l'emprisonnement et l'amende mais également la saisie et la confiscation par le juge.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon.

Section 2 - Des sanctions administratives

Article 74

De manière subsidiaire aux sanctions pénales, il sera toujours possible au fonctionnaire délégué de poursuivre la personne en infraction par le biais des amendes administratives prévues par le projet de décret.

Pour la bonne poursuite des infractions, plusieurs fonctionnaires délégués pourront être désignés.

Article 75

Dans le cadre des sanctions administratives prévues par le projet de décret, tout manquement, même les moins graves peuvent faire l'objet d'amendes administratives, dans les limites fixées par le Gouvernement.

Le recouvrement par contrainte et le mécanisme de récidive sans limitation du montant à 500 euros sont des nouveaux outils, propres à la présente réforme, permettant d'assurer l'effectivité des sanctions administratives.

Article 76

Le contrevenant est informé qu'il dispose des voies de recours « classiques » s'il n'est pas d'accord avec la décision d'amende fixée par l'agent sanctionnateur.

Les dispositions répondent aux conditions d'application des compétences implicites visées à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et sont nécessaires à l'exercice des compétences de la Région.

Article 77

Le projet de décret tend également à assurer une communication optimale entre les communes, étant compétentes en matière de service de taxis et l'autorité sanctionnatrice afin d'assurer la transmission des données relatives aux infractions commises, et ce afin que celles-ci puissent prendre les mesures administratives nécessaires à l'égard du contrevenant (telle que la suspension ou le retrait).

Section 3 - De la saisie des documents d'autorisation

Article 78

En complément aux sanctions administratives et pénales prévues par le projet de décret, les agents ou fonctionnaires de police et inspecteurs de la Région wallonne auront toujours la faculté de saisir les licences et autorisations d'exploitation dans certains cas précis, tel que le défaut d'assurance ou de conformité aux exigences du contrôle technique afin d'empêcher le contrevenant de poursuivre l'exercice de son activité.

Titre IX - Traitement des données à caractère personnel

Article 79

En vue d'assurer la mise en oeuvre de l'action administrative, une banque de données reprenant les données relatives aux exploitants, aux chauffeurs, aux services d'intermédiation électronique, aux courses prestées par les services de taxis et par certains services de transport à finalité spéciale, aux données relatives au service quotidien du véhicule aux Organismes agréés par le Gouvernement est constituée.

Article 80

Cet article reprend les finalités de traitement des données collectées.

Article 81

Cet article désigne le responsable de traitement de cette base de données et prévoit que le Gouvernement détermine les modalités d'accessibilité à cette base de données.

Article 82

La liste des exploitants autorisés est diffusée sur le site Web du Service public de Wallonie afin de permettre aux clients potentiels de connaître les exploitants autorisés en Région wallonne.

Titre X - Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1^{er} - Dispositions abrogatoires

Article 83

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Chapitre 2 - Dispositions transitoires

Articles 84 à 86

Le présent projet de décret accorde un délai d'un an aux exploitants disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, location de voitures avec chauffeur ou taxis collectifs et aux Organismes titulaires d'un agrément ou ayant déclaré leur activité sur base du décret du 18 octobre 2007 pour introduire une demande conforme aux nouvelles dispositions en vigueur.

Les mesures transitoires concernant le certificat de capacité sont fixées par le Gouvernement.

Chapitre 3 - Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne

Articles 87 et 88

Le décret du 4 février 1999 est modifié afin de préciser et de clarifier les compétences des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation du présent projet de décret et ses arrêtés d'exécution.

Chapitre 4 - Dispositions finales

Article 89

Cet article n'appelle pas de commentaire.

PROJET DE DÉCRET

relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

Le Gouvernement wallon,
Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,
Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Titre I^{er} - Définitions et champ d'application

Article 1^{er}

Pour l'application du présent décret, l'on entend par :

- 1° « le service de taxi » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, moyennant un prix fixé dans les limites établies par ou en vertu du présent décret, qui se décline en service taxi de station et service taxi de rue et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à la disposition du public;
 - b) la destination est fixée librement par l'utilisateur;
 - c) la mise à disposition porte soit sur le véhicule, soit sur chacune des places. Dans le second cas, le prix total de la course est partagé entre les usagers;
- 2° « le service taxi de station » : le service de taxi exploité au moyen d'un véhicule pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions.

Seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route;
- 3° « le service taxi de rue » : le service de taxi exploité exclusivement au moyen d'un service d'intermédiation électronique de transport;
- 4° « le service de transport à finalité spéciale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, poursuivant une finalité spécifique parmi celles autorisées par le Gouvernement et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule ou une des places de celui-ci sont mis à disposition de l'utilisateur pour une prestation spécifique prédéterminée en vertu d'un contrat;

- b) la destination est convenue par l'exploitant et l'utilisateur conformément à la finalité choisie;
- 5° « le service de transport à finalité sociale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur et organisée par un Organisme agréé par le Gouvernement et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur par l'Organisme suivant un système de réservation;
 - b) l'Organisme ne poursuit pas un objectif lucratif;
 - c) la destination est convenue entre l'utilisateur et l'Organisme sans préjudice d'adaptation mineure convenue entre l'utilisateur et le chauffeur;
 - 6° « le service d'intermédiation électronique de transport » : la personne physique ou morale qui exerce une activité rémunérée permettant, au moyen d'une plateforme électronique, de mettre en relation des exploitants avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements, suivant un cadre préalablement fixé;
 - 7° « le déplacement » : le trajet simple du véhicule depuis la prise en charge jusqu'au déchargement du client;
 - 8° « l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » : la personne physique ou morale qui fournit un service d'intermédiation électronique de transport;
 - 9° « l'exploitant » : la personne physique ou morale titulaire tant d'un certificat d'accès à la profession que d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter pour chacun des véhicules dont elle est propriétaire ou dont elle a la disposition sur base d'un contrat à long terme pour effectuer un des services visés aux points 1° et 4°;
 - 10° « le gestionnaire de transport » : la personne physique qui gère de manière effective et permanente, dans les conditions fixées par le Gouvernement, le service de transport rémunéré pour le compte d'un exploitant personne morale.

Le gestionnaire de transport exerce une fonction dirigeante sur base des statuts de la personne morale ou dispose d'un mandat spécifique de l'exploitant qui répond aux conditions minimales fixées par le Gouvernement;
 - 11° « le chauffeur » : la personne physique qui effectue la prestation de service de transport rémunéré;

- 12° « le véhicule de petite capacité » : tout véhicule, de quatre roues maximum, motorisé ou non, pouvant contenir un maximum de 9 personnes, en ce compris le chauffeur, et destiné au transport rémunéré de personnes par route, excepté les véhicules réglementés par le Code wallon de l'action Sociale et de la Santé;
- 13° « le trajet intra-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont l'endroit de prise en charge et l'endroit d'arrivée du client se situent en Région wallonne;
- 14° « le trajet inter-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont une partie, soit l'endroit de prise en charge du client, soit l'endroit d'arrivée du client, se situe en Région wallonne;
- 15° « la licence d'exploitation » : l'autorisation d'exercer un service de taxis, délivrée par la commune pour chaque véhicule affecté à ce service;
- 16° « l'autorisation d'exploiter » : l'autorisation d'exercer un service de transport à finalité spéciale, délivrée par le Gouvernement pour chaque véhicule affecté à ce service;
- 17° « l'Administration » : le service désigné par le Gouvernement;
- 18° « le Code de la route » : l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;
- 19° « le taximètre » : l'instrument de mesure soumis à l'arrêté royal du 28 septembre 2010 relatif à l'installation et à la délégation des opérations de vérification périodique des taximètres;
- 20° « les jours ouvrables » : un jour de la semaine en dehors du samedi et du dimanche ou d'un jour férié légal;
- 21° « le conseil » : le conseil communal de la commune où l'exploitant exploite ou a l'intention d'exploiter un service de taxis;
- 22° « le collège » : le collège communal de la commune où l'exploitant exploite ou a l'intention d'exploiter un service de taxis;
- 23° « la course commandée et acceptée » : la course qui a fait l'objet d'une réservation préalable en ayant été commandée et acceptée avant d'entrer sur le territoire duquel le chauffeur n'a pas de licence.

Art. 2

Le présent décret s'applique aux services de transport rémunéré de personnes par route suivants :

- 1° le service de taxi;
- 2° le service de transport à finalité spéciale;
- 3° le service de transport à finalité sociale.

Art. 3

§1^{er}. Il est créé une Commission des services de transport rémunéré de personnes par route et des sous-commissions thématiques qui se réunissent à la demande du Ministre qui a les Transports dans ses attributions.

§2. La Commission étudie tout problème spécifique aux services de taxi, aux services de transport à finalité spéciale et aux services de transport à finalité sociale et en particulier :

- 1° les tarifs à appliquer;
- 2° le nombre maximum de licences à délivrer par commune selon le principe prévu à l'article 14;
- 3° tout projet de modification de la réglementation sur le transport rémunéré de personnes par route.

§3. La Commission est composée des membres suivants :

- 1° un délégué du Gouvernement, représentant le Ministre;
- 2° trois délégués de l'Administration;
- 3° un délégué de l'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés;
- 4° un délégué de l'Union des Villes et Communes de Wallonie;
- 5° deux délégués du Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location avec chauffeur;
- 6° un délégué de l'Association des chauffeurs belges de limousine;
- 7° deux représentants des services d'intermédiation électronique de transport.

§4. Les membres de la Commission ainsi que leurs suppléants sont désignés par le Ministre.

§5. Le président peut inviter des tiers aux réunions de la Commission en leur qualité d'expert.

§6. La Commission est présidée par l'Inspecteur général du Département de l'Administration ou son délégué ayant le transport rémunéré de personnes par route dans ses attributions.

§7. Le Gouvernement détermine les modalités de son organisation.

Titre II - L'accès à la profession

Art. 4

§1^{er}. Pour devenir exploitant d'un service de taxi ou d'un service de transport à finalité spéciale sur le territoire de la Région wallonne, toute personne obtient préalablement un certificat d'accès à la profession délivré par le Gouvernement.

§2. Pour obtenir un certificat d'accès à la profession, le demandeur répond aux conditions suivantes :

- 1° avoir un établissement stable et effectif sur le territoire de la Région wallonne;

- 2° justifier de sa moralité;
- 3° démontrer le respect de ses obligations fiscales et sociales;
- 4° justifier de sa qualification professionnelle;
- 5° justifier de sa solvabilité.

Les éléments visés à l'alinéa 1^{er} sont précisés par le Gouvernement.

En ce qui concerne l'alinéa 1^{er}, 4°, la qualification professionnelle est établie par une attestation de validité de compétence délivrée suivant la procédure fixée par le Gouvernement et pour laquelle une participation financière n'excédant pas cinquante euros peut être réclamée.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant la fluctuation de l'indice des prix à la consommation.

Lorsque le demandeur est une personne morale, les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 2° et 4°, sont remplies par le gestionnaire de transport et les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 3° et 5°, sont remplies tant par la personne morale que par le gestionnaire de transport.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de certificat d'accès à la profession et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme du certificat d'accès à la profession et les mentions qui y figurent.

Art. 5

§1^{er}. Le certificat d'accès à la profession est valable cinq ans, renouvelable pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement et détermine sa forme et son contenu.

§2. Le renouvellement du certificat d'accès à la profession est refusé à l'exploitant dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions fixées à l'article 4, §2;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur la base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'Administration.

§3. L'Administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité du certificat d'accès à la profession. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, le certificat peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre et la manière de procéder.

§4. L'exploitant collabore avec l'Administration lors de toute procédure de vérification des conditions

d'accès à la profession et lors de toute interpellation sous peine de se voir suspendre ou retirer son certificat d'accès à la profession.

Art. 6

L'exploitant informe l'Administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'accès à la profession et pendant toute la durée de l'exploitation.

Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'Administration.

Art. 7

Le certificat d'accès à la profession est retiré ou suspendu pour les motifs fixés à l'article 5, §2, par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Titre III - L'agrément du service d'intermédiation électronique

Art. 8

§1^{er}. Le service d'intermédiation électronique est agréé par le Gouvernement.

§2. Pour obtenir l'agrément, l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique répond aux conditions suivantes :

- 1° il est constitué conformément à la législation d'un État membre de l'Espace économique européen ou à la législation d'un État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international;
- 2° il a une unité d'établissement en Belgique, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation;
- 3° il dispose d'un numéro d'entreprise attribué par la Banque carrefour des entreprises, pour l'activité d'intermédiation, ou d'un numéro d'identification pour la TVA dans l'État membre de l'Espace économique européen ou dans l'État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international;
- 4° il respecte le présent décret, les arrêtés pris en exécution de celui-ci et toute autre réglementation en la matière;
- 5° il respecte l'obligation de transparence en matière sociale, fiscale et opérationnelle.

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme de l'agrément et les mentions qui y figurent.

Art. 9

§1^{er}. L'agrément est valable cinq ans, renouvelable pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement.

§2. Le renouvellement de l'agrément est refusé à l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique dans les conditions suivantes :

- 1° il ne remplit plus les conditions fixées à l'article 8, §2;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret, des arrêtés pris en exécution de celui-ci ou de toute autre réglementation en la matière;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'Administration.

§3. L'Administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

§4. L'opérateur collabore avec l'Administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'agrément et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

§5. L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés au paragraphe 2, par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Art. 10

L'opérateur informe l'Administration de tout changement relatif à sa situation et celle de la plateforme électronique qu'il gère depuis l'introduction de sa demande d'agrément et pendant toute la durée de validité de celui-ci. Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'Administration.

Titre IV - Les services de taxi

Chapitre 1^{er} - Dispositions communes

Art. 11

Les conditions d'exploitation d'un service de taxi sont fixées par le conseil dans les limites arrêtées par le Gouvernement.

Aux conditions fixées par le conseil, la licence d'exploitation est délivrée par le collège.

Le conseil fixe le tarif applicable dans les limites arrêtées par le Gouvernement. Si les conditions de l'autorisation ne prescrivent pas l'application d'un tarif déterminé, le collège arrête le tarif sur proposition de l'exploitant.

Art. 12

§1^{er}. Pour exercer un service de taxi, tout exploitant obtient préalablement une licence d'exploitation.

§2. Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune du point de départ de la prise en charge ou du point d'arrivée de la course conformément au chapitre 2 ou de tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de taxi autorisé dans une autre Région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée et acceptée avant d'entrer sur le territoire de la Région.

§3. Si l'exploitant effectue un trajet intra-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune du point de prise en charge ou du point d'arrivée de la course.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, si la course a été commandée et acceptée avant d'entrer sur le territoire de la commune du point de prise en charge, l'exploitant peut disposer d'une licence d'exploitation délivrée par une autre commune.

Art. 13

§1^{er}. Le véhicule sous licence est affecté, soit, à un service de taxi de station, soit, à un service de taxi de rue.

L'exploitant qui utilise un véhicule pourvu d'un taximètre, ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement qui remplit les mêmes fonctions, affecte exclusivement ce véhicule au service de taxi de station.

Le Gouvernement précise les modalités de réservation de la course.

§2. L'exploitant qui utilise exclusivement un service d'intermédiation électronique agréé sur la base des dispositions du Titre III affecte exclusivement son véhicule au service de taxi de rue.

Le Gouvernement précise les conditions d'agrément du système alternatif au taximètre visé à au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Art. 14

§1^{er}. La commune délivre les licences d'exploitation justifiant de l'utilité publique du service.

§2. Le nombre maximum de licences à délivrer par commune est fixé par le Gouvernement.

§3. Ce nombre est réexaminé annuellement par la Commission prévue à l'article 3.

Toute licence délivrée au-delà de la limite visée au paragraphe 2 est annulée par le Gouvernement conformément à l'article 19, §3.

§4. Par exception, une licence peut être délivrée au-delà de la limite visée au paragraphe 2 selon les règles fixées par le Gouvernement.

Art. 15

Tout exploitant autorisé par le collège à exploiter un service de taxi de station est autorisé à faire occuper, par ses véhicules :

- a) n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis situé sur la voie publique de la commune qui a délivré l'autorisation et qui est inoccupé, ou;
- b) tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont il est propriétaire ou dont il a la jouissance;
- c) tout autre endroit ouvert au public sur le territoire de la commune qui a délivré l'autorisation moyennant accord du gestionnaire de la voirie.

En aucun cas, le nombre de véhicules présents à un point de stationnement situé sur la voie publique ne peut dépasser le nombre d'emplacements qui y sont prévus.

Art. 16

Les taxis de rue ne stationnent pas sur les emplacements réservés et marqués du sigle « taxi ».

Les chauffeurs de taxis de rue en service ne peuvent pas stationner leur véhicule ou faire des allers-retours avec celui-ci à moins de cent mètres d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis, sauf dans le cadre d'une course commandée.

Art. 17

Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires des services de taxis.

Chapitre 2 - De la licence d'exploitation

Section 1^e - De la demande de licence d'exploitation

Art. 18

Le demandeur adresse une demande de licence d'exploitation au collège de la commune concernée.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de licence d'exploitation, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 19

§1^{er}. Le collège, ou son délégué, délivre la licence d'exploitation.

La commune peut déterminer, dans les limites fixées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation.

§2. La commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement, selon les modalités qu'il détermine.

§3. Le Gouvernement peut annuler, tout ou partie de l'acte octroyant la licence d'exploitation lorsque la commune n'a pas respecté les dispositions du présent décret, spécialement l'article 14, les arrêtés pris en exécution de celui-ci ou toute autre réglementation en la matière.

La procédure d'annulation est fixée par le Gouvernement.

Art. 20

La licence d'exploitation comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule;
- 2° la commune d'exploitation;
- 3° le type de service de taxi;
- 4° la durée de la licence d'exploitation;
- 5° l'identité de l'exploitant.

Le Gouvernement peut préciser et compléter ces éléments.

Art. 21

Le collège ou son délégué refuse de délivrer la licence d'exploitation dans les conditions suivantes au candidat exploitant ou à l'exploitant, selon les modalités fixées par le Gouvernement :

- 1° il ne dispose pas/plus de l'accès à la profession visé à l'article 4;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable;
- 5° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par la commune;
- 6° le véhicule ne respecte pas les conditions prévues par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

La décision de refus de la délivrance d'une licence d'exploitation est notifiée au candidat exploitant ou à l'exploitant par le collège dans les cinq jours ouvrables, par toute voie utile.

En cas d'absence de décision du collège dans les soixante jours ouvrables à dater de l'accusé de réception de la demande, la décision est réputée négative.

Section 2 - De la durée de la licence d'exploitation

Art. 22

La durée de la licence d'exploitation est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule, déterminée par le Gouvernement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, la licence peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières ayant un caractère provisoire, inscrites dans la licence d'exploitation, le justifient.

Art. 23

Au terme de la licence d'exploitation, l'exploitant est prioritaire pour l'obtention d'une nouvelle licence dans le cadre du même service, pour autant :

- 1° qu'il introduise sa demande de renouvellement, au plus tard, dans un délai de quarante jours ouvrables à dater de l'expiration de la licence d'exploitation;
- 2° qu'il ne fasse pas l'objet d'un des motifs de refus visés à l'article 21.

La demande de renouvellement s'effectue selon les modalités visées à la section 1^e.

À défaut de priorité, les demandes de licences sont traitées dans l'ordre de leur inscription sur une liste d'attente dressée par la commune, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement.

Section 3 - De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Art. 24

§1^{er}. Dans les limites fixées par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une licence en vue de disposer d'un véhicule de réserve dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

§2. Le véhicule de réserve est exclusivement utilisé en cas d'indisponibilité d'un véhicule sous licence pour assurer le service auquel le véhicule qu'il remplace est affecté et pour la durée de cette indisponibilité.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande, la forme de celle-ci et son contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de réserve.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

§4. La durée de la licence est fixée conformément à l'article 22, alinéa 1^{er}.

Section 4 - De la demande d'une licence temporaire

Art. 25

§1^{er}. L'exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique, peut, moyennant autorisation du collège, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration au collège ou à son délégué par voie électronique suffit.

§2. La licence temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule sous licence, qui ne dépasse pas une période de soixante jours ouvrables, et pour assurer le service auquel ce véhicule est affecté.

§3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande de licence temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Section 5 - Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Art. 26

§1^{er}. La licence d'exploitation est personnelle et incessible.

§2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, moyennant autorisation du collège et approbation du Gouvernement :

- 1° le conjoint, le cohabitant légal, les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré peuvent, en cas de décès ou d'incapacité permanente de l'exploitant, se voir transférer une ou plusieurs de ses licences d'exploitation, dans les mêmes conditions, s'ils disposent d'un certificat d'accès à la profession et remplissent les obligations qui s'imposent à l'exploitant en vertu du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution;
- 2° l'exploitant personne physique peut céder une ou plusieurs licences à la personne morale qu'il crée aux conditions suivantes :
 - a) il n'est pas associé minoritaire au sein de cette personne morale;
 - b) il devient gestionnaire de transport de cette personne morale pendant trois ans au moins;
 - c) la personne morale respecte les obligations fixées par le présent décret et ses arrêtés d'exécution;

3° l'exploitant qui, après au moins dix années consécutives d'exploitation d'un service de taxi, cesse totalement d'exploiter celui-ci, peut céder une ou plusieurs des licences y associées.

Pour l'application du 1°, au terme de chaque licence, le repreneur peut introduire une nouvelle demande de licence d'exploitation dans le respect de la section 1^{ère}.

Si le délai de trois ans, visé au 2°, b), n'est pas respecté, la cession devient caduque, sauf en cas de décès ou d'incapacité permanente de la personne physique.

Pour l'application du 3°, le cessionnaire dispose d'un certificat d'accès à la profession.

Le 3° n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal ou d'une procédure de faillite.

Le cédant ne peut plus introduire de demandes de licence d'exploitation, ni en son nom personnel ni en sa qualité de gestionnaire de transport, auprès de la commune qui lui a octroyé les licences cédées pendant les dix années qui suivent la cession.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de cession d'une licence d'exploitation, ainsi que la forme et le contenu de la demande.

Art. 27

La licence d'exploitation et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de taxis ne sont pas mis en location, sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible conformément à l'article 25.

Section 6 - Des recours

Art. 28

La décision de refus de la délivrance d'une licence d'exploitation, peut faire l'objet d'un recours du demandeur auprès du Gouvernement.

Le recours, visé à l'alinéa 1^{er}, est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours ouvrables de la notification de la décision de refus visée à l'article 21, alinéa 2, ou dans les quinze jours ouvrables suivant l'expiration du délai de soixante jours ouvrables, visé à l'article 21, alinéa 3, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les soixante jours ouvrables de la réception du recours.

Section 7 - De la suspension et du retrait

Art. 29

§1^{er}. Par décision du collège, la licence d'exploitation est retirée ou suspendue dans les cas suivants :

1° pour un des motifs énoncés à l'article 21;

2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;

3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§2. La décision de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par l'exploitant.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours ouvrables de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les soixante jours ouvrables de la réception du recours.

Section 8 - Du paiement de la licence

Art. 30

La licence peut être subordonnée à la perception d'un montant annuel à charge de l'exploitant par la commune compétente. Ce montant annuel est diminué proportionnellement au nombre de jours restant à courir entre le jour du début de l'exploitation et la fin de l'année.

Le montant déterminé par la commune compétente est identique pour tous les services de taxi.

Le montant est fixé à cinq cents euros maximum par licence.

La suspension ou le retrait d'une licence ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement du montant susmentionné.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception du montant susmentionné.

Chapitre 3 - Des conditions d'exploitation

Art. 31

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement, dans les limites du présent décret.

Lorsque la licence d'exploitation est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 32

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 33

§1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le collège, ou son délégué, dont les conditions, les modalités d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par le Gouvernement sur la base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par la commune.

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions visées au paragraphe 2, 1°, celui-ci devient automatiquement caduc.

§4. Par décision du collège, le certificat de capacité peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés au paragraphe 2.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§5. La décision de refus de revalidation, de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par le chauffeur.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours ouvrables de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les soixante jours ouvrables de la réception du recours.

Art. 34

Les chauffeurs de taxi de station et les chauffeurs de taxi de rue, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de taxi de station et de taxi de rue.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention « usage privé » dont le modèle est déterminé par le Gouvernement.

Le Gouvernement détermine les modalités de l'usage du véhicule à des fins privées.

Art. 35

Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives au véhicule, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système permettant de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art. 36

Le véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme, selon qu'il est affecté à un service de taxi de station ou à un service de taxi de rue.

Le véhicule affecté à un service de taxi de rue ne porte pas de signe extérieur caractérisant ou rappelant le véhicule affecté à l'exploitation d'un service de taxi de station tel que taximètre, voyant lumineux ou mention.

Art. 37

Les communes peuvent fixer, par règlement, des conditions particulières aux conditions générales d'exploitation déterminées par et en vertu du présent chapitre.

Les communes font approuver, par le Gouvernement, le règlement visé à l'alinéa 1^{er} ainsi que toute modification apportée, dans les conditions qu'il détermine.

Le Gouvernement fixe la procédure d'approbation.

Titre V - Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er} - Des finalités spéciales

Art. 38

§1^{er}. Dans les limites autorisées par le Gouvernement, l'exploitant choisit une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation dans le cadre du service de transport à finalité spéciale.

§2. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques.

Les catégories de destinations ou de personnes suivantes constituent notamment une finalité spéciale :

- 1° le transport à destination de cérémonies;
- 2° le transport dans le cadre d'organisations événementielles;
- 3° le transport depuis et vers l'aéroport;
- 4° le transport à destination d'entreprises;
- 5° le transport lié aux activités scolaires;
- 6° le transport de personnes à mobilité réduite;
- 7° le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes;
- 8° le transport de personnes ne nécessitant pas de surveillance, effectué depuis ou vers un établissement hospitalier, un établissement pour aînés, une institution de soins ou un prestataire de soins;
- 9° le transport de la clientèle d'un hôtel;
- 10° le transport d'une durée minimale de 3 heures ou en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations à effectuer au cours d'une période de sept jours consécutifs au moins.

Le Gouvernement peut prévoir d'autres finalités spéciales.

Le Gouvernement peut déterminer les modalités d'exercice spécifiques à certaines finalités spéciales.

§3. Le choix des finalités spéciales, leur modification ou l'ajout d'une nouvelle finalité spéciale par l'exploitant, sont autorisés par le Gouvernement conformément aux critères qu'il fixe.

Art. 39

Le véhicule stationne et circule librement sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public uniquement lorsqu'il est en service et qu'il exécute une commande attestant d'une finalité spéciale.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les modalités de la commande et les mentions devant figurer dans le contrat.

S'il n'est pas en service, le véhicule est exclusivement stationné sur tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance.

Art. 40

Le transport à finalité spéciale peut être encadré par les modalités tarifaires déterminées par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut prévoir des modalités de subventionnement pour certaines finalités spéciales.

Art. 41

L'exploitant dispose, pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre d'un trajet in-

tra-régional, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement conformément au chapitre 2 du présent titre.

Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement ou tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de transport à finalité spéciale autorisé dans une autre Région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

Chapitre 2 - De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{re} - De la demande d'autorisation d'exploiter

Art. 42

L'exploitant adresse toute demande d'autorisation d'exploiter au Gouvernement.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 43

Le Gouvernement délivre l'autorisation d'exploiter sur base des conditions qu'il détermine, dans les limites du présent décret.

Art. 44

L'autorisation d'exploiter comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule;
- 2° la ou les finalité(s) spéciale(s) auquel le véhicule est affecté;
- 3° la durée de l'autorisation;
- 4° l'identité de l'exploitant.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments.

Art. 45

§1^{er}. L'autorisation d'exploiter est refusée au candidat exploitant ou à l'exploitant dans les conditions suivantes :

- 1° il ne dispose pas ou plus de l'accès à la profession;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;

3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;

4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'Administration.

§2. L'autorisation d'exploiter est refusée pour tout véhicule qui ne respecte pas les conditions imposées par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement fixe la procédure dans le cadre d'une décision de refus d'autorisation d'exploiter.

Section 2 - De la durée de l'autorisation d'exploiter

Art. 46

La durée de l'autorisation d'exploiter est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule déterminée par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise ces éléments.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, l'autorisation peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières, inscrites dans l'autorisation d'exploiter, le justifient.

Section 3 - De la demande d'une autorisation temporaire

Art. 47

§1^{er}. L'exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique peut, moyennant autorisation du Gouvernement, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration suffit.

§2. L'autorisation temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule autorisé, qui ne dépasse pas une période de soixante jours ouvrables et pour assurer la ou les finalité(s) auxquelles ce véhicule est affecté.

§3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Section 4 - Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Art. 48

L'autorisation d'exploiter liée au véhicule est personnelle, indivisible et incessible.

Art. 49

L'autorisation d'exploiter et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de transport à finalité spéciale ne sont pas mis en location sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible conformément à l'article 47.

Section 5 - De la suspension et du retrait

Art. 50

Par décision du Gouvernement, l'autorisation d'exploiter est retirée dans les conditions suivantes :

- 1° pour un des motifs visés à l'article 45, §§1^{er} et 2, alinéa 1^{er};
- 2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
- 3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait.

Art. 51

Par décision du Gouvernement, l'autorisation d'exploiter est suspendue dans les conditions suivantes :

- 1° pour un des motifs visés à l'article 45, §§1^{er} et 2, alinéa 1^{er};
- 2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
- 3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de suspension.

Chapitre 3 - Des conditions d'exploitation

Art. 52

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 53

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 54

§1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le Gouvernement dont les modalités et conditions d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par celui-ci sur base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par l'Administration.

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions au paragraphe 2, 1°, celui-ci devient automatiquement caduc.

§4. Par décision du Gouvernement le certificat de capacité est retiré ou suspendu pour les motifs énoncés au paragraphe 2, alinéa 2.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Art. 55

Les chauffeurs de véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de transport à finalité spéciale.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention « usage privé » dont le modèle est déterminé par le Gouvernement.

Le Gouvernement détermine les modalités de l'usage du véhicule à des fins privées.

Les autres finalités spéciales répondent à l'utilisation d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Art. 56

§1^{er}. Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives aux véhicules, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités spéciales de cette obligation.

§2. Une copie de la commande visée à l'article 39, alinéa 1^{er}, attestant la finalité spéciale visée à l'article 38, se trouve à bord du véhicule.

Le Gouvernement précise les modalités et mentions de ce document.

§3. Pour les finalités spéciales désignées par le Gouvernement, le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système qui permet de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art. 57

Tout véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme.

Le véhicule ne porte pas de signe extérieur ou intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxi de station, tels que taximètre, voyant lumineux ou mentions, ou à l'exploitation d'un service de taxi de rue.

Titre VI - Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

Chapitre 1^{er} - Du coût du transport

Art. 58

Le Gouvernement détermine le coût de l'indemnisation et les modalités de mise en oeuvre de celle-ci.

Le Gouvernement peut prévoir les modalités de subventionnement des services de transport à finalité sociale.

Chapitre 2 - De l'agrément et de la déclaration

Art. 59

Pour exercer sur le territoire de la Région wallonne, l'Organisme répond aux conditions suivantes :

- 1° il est agréé par le Gouvernement selon les conditions qu'il fixe;
- 2° il adresse une déclaration d'activité au Gouvernement.

Le Gouvernement détermine les organismes agréés d'office.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et de la déclaration et détermine leur forme et contenu.

Art. 60

L'agrément comporte les mentions suivantes :

- 1° la finalité sociale poursuivie;
- 2° les conditions tarifaires appliquées;
- 3° la date d'expiration;
- 4° l'identité de l'Organisme.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments et détermine la forme de l'agrément.

Art. 61

§1^{er}. L'agrément et la déclaration sont valables trois ans, renouvelable.

Le Gouvernement fixe les conditions et la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement de l'agrément et de la déclaration.

§2. Le renouvellement est refusé à l'organisme dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions liées au service de transport à finalité sociale, telles que celles relatives à la délivrance de l'agrément;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire d'instance administrative sur base des articles 74 à 77 après un délai de quarante jours ouvrables à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'Administration.

§3. L'Administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément et le respect des termes de la déclaration.

Le Gouvernement détermine les délais maximaux dans lesquels l'Organisme se met en ordre.

En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

§4. L'Organisme collabore avec l'Administration lors de toute procédure de vérification et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre ses agréments.

Art. 62

L'Organisme informe l'Administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'agrément ou de la déclaration et pendant toute leur durée de validité.

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

Art. 63

L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs énoncés à l'article 61, §2, par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Chapitre 3 - Des conditions d'exécution des prestations

Art. 64

Les conditions d'exécution des prestations relatives aux Organismes, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Art. 65

L'Organisme veille au respect des conditions d'exécution des prestations relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 66

Les services à finalité sociale font usage d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Titre VII - L'usage mixte

Art. 67

L'exploitant peut affecter un véhicule disposant d'une licence taxi à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale moyennant autorisation du Gouvernement et respect des conditions y afférentes, et inversement.

Art. 68

Par dérogation à l'article 57, alinéa 2, le véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxi de station, par ailleurs affecté à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale, peut conserver un taximètre ainsi que les signes distinctifs intérieurs.

Titre VIII - Plaintes et sanctions

Chapitre 1^{er} - Des plaintes

Art. 69

Le Gouvernement met en place un service de gestion des plaintes directement accessible au client et en fixe les modalités.

Tout plaignant peut, soit :

- 1° interpellé l'exploitant ou l'Organisme des services visés à l'article 1^{er};
- 2° s'adresser au service visé à l'alinéa 1^{er}.

Art. 70

Les informations relatives au service de gestion de plainte organisé par le Gouvernement, et le cas échéant, par l'exploitant ou l'Organisme, sont affichées dans chaque véhicule, conformément aux exigences fixées par le Gouvernement.

Chapitre 2 - Des sanctions

Section 1^e - Du constat des infractions

Art. 71

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'Administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne sont habilités à constater les infractions commises prévues par ce décret et ses arrêtés d'exécution.

Section 2 - Des sanctions pénales

Art. 72

§1^{er}. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent euros à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° l'exploitant qui met en circulation un véhicule qui ne dispose pas d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter;
- 2° toute personne qui donne les apparences d'assurer un des services visés à l'article 1^{er}, 1° et 4°, sans détenir la licence ou l'autorisation lui permettant d'exploiter ce type de service;
- 3° l'opérateur qui met en place et gère un service d'intermédiation électronique sans disposer d'un agrément sur la base de l'article 8;
- 4° l'Organisme qui met en circulation un véhicule sans disposer de l'agrément ou sans avoir déclaré son activité de service de transport à finalité sociale.

§2. Est punie d'une amende de cinquante euros à trois mille euros :

- 1° la personne qui conduit un véhicule sans détenir le certificat de capacité visé aux articles 33 et 54;
- 2° la personne qui exploite un service de taxis ou un service de transport à finalité spéciale sans avoir souscrit :
 - a) à une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
 - b) à une assurance relative au transport rémunéré de personnes dont les modalités sont fixées par le Gouvernement;
- 3° la personne qui organise un service de transport à finalité sociale sans avoir souscrit une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

§3. La saisie du véhicule exploité dans le cadre d'un service visé à l'article 1^{er} peut être ordonnée, sur instruction du parquet, en cas de défaut :

- 1° de licence d'exploitation, d'autorisation d'exploiter ou d'accès à la profession;
- 2° d'assurances visées au paragraphe 2, 2°;
- 3° de conformité au contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

§4. Les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées aux paragraphes 1^{er} à 3.

Art. 73

Le juge peut ordonner la confiscation du véhicule à l'aide duquel l'infraction a été commise.

Si le véhicule appartient à un tiers, le propriétaire est préalablement entendu afin de faire valoir ses moyens de défense.

Section 3 - Des sanctions administratives

Art. 74

À défaut de poursuite pénale, une sanction administrative peut être infligée par le fonctionnaire d'instance administrative désigné à cette fin par le Gouvernement.

Art. 75

§1^{er}. La sanction administrative est infligée pour tout manquement au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution.

Le fonctionnaire d'instance administrative a la possibilité d'individualiser la sanction administrative infligée.

Le Gouvernement détermine le montant des amendes administratives, ainsi que le délai et les modalités de leur paiement pour les infractions au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution en fonction de l'impact potentiel de l'infraction sur l'activité exercée, sur la qualité du service et sur la clientèle.

Elles ne sont pas supérieures à deux mille euros par manquement.

§2. Le contrevenant est informé, selon les modalités fixées par le Gouvernement, de la sanction administrative qu'il encourt.

Le contrevenant est invité à faire valoir ses observations selon la procédure fixée par le Gouvernement.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à la notification de la décision d'infliger une amende administrative.

§3. Les modalités de recouvrement de l'amende, à défaut de paiement de celle-ci dans les délais fixés par le Gouvernement, sont définies par le Gouvernement.

§4. En cas de récidive dans les trois ans du prononcé de la sanction, le montant de l'amende est doublé.

Art. 76

Le contrevenant dispose d'un droit de recours contre la décision d'infliger une amende administrative.

À peine de forclusion, ce recours est introduit dans les vingt jours ouvrables de la notification de la décision, par voie de requête devant le tribunal de police.

Le recours devant le tribunal de police est un recours de pleine juridiction. Il est suspensif. Le jugement du tribunal n'est pas susceptible d'appel.

Art. 77

Le fonctionnaire d'instance administrative peut communiquer le dispositif de sa décision aux autorités communales dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par le présent décret.

Les modalités de cette transmission sont fixées par le Gouvernement.

Section 4 - De la saisie des documents d'autorisation

Art. 78

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'Administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à saisir à tout moment la licence d'exploitation ou l'autorisation d'exploiter en cas de constat de :

1° défaut d'assurances du véhicule visées à l'article 72, §2, 2°;

2° non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique visée à l'article 72, §3, 3°.

Ces documents sont aussitôt remis à l'Administration.

Les modalités et la procédure de conservation et de restitution de ces documents sont fixées par le Gouvernement.

Titre IX - Traitement des données à caractère personnel

Art. 79

L'Administration établit et gère un fichier central des données relatives aux exploitants, aux gestionnaires de transport, aux chauffeurs, aux opérateurs de plateforme d'intermédiation électronique et aux Organismes agréés par le Gouvernement.

Ce fichier comprend les informations suivantes :

- 1° les données suivantes relatives à l'exploitant :
 - a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale;
 - b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise;
 - c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement;
 - d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
 - e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 4;
 - f) le statut social;
 - g) l'identité et le statut social du/des chauffeur(s) conduisant le/les véhicules de l'exploitant;
- 2° les données suivantes relatives au chauffeur :
 - a) les noms et prénoms, numéro de registre national et adresse du domicile;
 - b) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
 - c) les données relatives aux conditions de moralité visées à aux l'articles 33 et 54;
 - d) le numéro de permis de conduire;
 - e) la date de validité du permis de conduire et du certificat d'aptitude médicale;
 - f) le statut social;
 - g) le régime de travail;
- 3° les données suivantes relatives aux services d'intermédiation électroniques :
 - a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale;
 - b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise;

- c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement;
 - d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
 - e) les données relatives aux conditions visées à l'article 8;
- 4° les données suivantes relatives aux courses prestées par les services de taxis et par certains services de transport à finalité spéciale déterminés par le Gouvernement :
- a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au 1°, a) à c);
 - b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au 2°, a);
 - c) la plaque d'immatriculation du véhicule;
 - d) la date;
 - e) les données de localisation du point de départ et d'arrivée;
 - f) les heures de départ et d'arrivée;
 - g) le numéro unique de la course;
 - h) le prix final de la course;
 - i) la distance de la course;
- 5° les données relatives au service quotidien du véhicule :
- a) les dates et heures de début et de fin du service;
 - b) les heures de début et de fin des périodes de pause prises pendant la durée du service;
 - c) le nombre de courses effectuées;
 - d) la distance totale parcourue et, au sein de celle-ci, la distance parcourue avec des usagers à bord;
- 6° les données suivantes relatives au véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxis et par certains services de transport à finalité spéciale déterminés par le Gouvernement :
- a) la plaque d'immatriculation;
 - b) les données relatives au contrôle technique;
 - c) les données relatives au titre de propriété du véhicule.

Les données sont conservées pendant une période maximale de dix années.

Art. 80

Les données listées à l'article 79 sont collectées et traitées en vue de :

- 1° permettre une gestion administrative efficace des procédures d'octroi et de renouvellement d'autorisation, de licence, d'agrément et de déclaration, d'octroi du certificat de capacité, d'enregistrement du véhicule mises en place par le présent décret;

- 2° contrôler le respect des dispositions relatives :
 - a) aux conditions d'octroi et d'exploitation, de renouvellement, de suspension, du retrait de l'autorisation d'exploiter et de la licence d'exploitation;
 - b) aux conditions d'octroi et d'exploitation de renouvellement, de suspension, du retrait de l'agrément du service d'intermédiation électronique;
 - c) aux conditions d'octroi, de suspension et de retrait du certificat de capacité, et aux exigences imposées aux chauffeurs;
 - d) aux exigences imposées aux véhicules;
 - e) à la mise à disposition du véhicule;
 - f) aux tarifs applicables;
- 3° partager les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis, aux exploitants et aux certificats de capacité entre les services publics wallons et fédéraux compétents, les services publics compétents des autres Régions, la police.

Art. 81

§1^{er}. L'Administration est le responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du Règlement 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

§2. Le Gouvernement détermine à quelles données de la base de données peuvent avoir accès, les exploitants, les chauffeurs, la police, les services publics fédéraux et les services publics chargés de la gestion administrative et du contrôle des services de transport rémunéré de personnes, ainsi que les conditions et les modalités techniques de cet accès.

L'accès visé à l'alinéa 1^{er} est strictement limité aux informations personnelles de la personne qui sollicite l'accès ou, si la demanderesse est une autorité publique, à ce qui lui est nécessaire à l'exercice de ses compétences.

Art. 82

§1^{er}. L'Administration publie sur son site internet la liste des exploitants d'un service de transport rémunéré accompagnée des données suivantes relatives aux autorisations, licences, autorisations qui ont été délivrées :

- 1° le nom ou la dénomination de l'exploitant;
- 2° l'adresse du siège d'exploitation;
- 3° le modèle, le numéro d'immatriculation et le numéro d'enregistrement des véhicules;
- 4° si l'exploitant dispose de véhicules adaptés à certains besoins spécifiques des clients eux-mêmes ou de ce qu'ils transportent, le(s) type(s) de besoins au(x)quel(s) ces véhicules sont adaptés;
- 5° la durée de validité de l'autorisation.

§2. Les données visées au paragraphe 1^{er} sont publiées afin de renforcer le contrôle du respect des dispositions du présent décret et de ses dispositions d'exécution.

Titre X - Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1^{er} - Dispositions abrogatoires

Art. 83

Sont abrogés :

- 1° le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;
- 2° l'arrêté ministériel du 25 juin 1975 fixant les périmètres pour le transport par taxis.

Chapitre 2 - Dispositions transitoires

Art. 84

§1^{er}. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi sous l'empire du décret du 18 octobre 2007, demande une licence d'exploitation pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de taxis sans autorisation.

§2. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs sous l'empire du décret du 18 octobre 2007, demande une autorisation d'exploiter pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de transport à finalité spéciale sans autorisation.

§3. Tout Organisme, titulaire d'un agrément ou ayant déclaré son activité de transport d'intérêt général sous l'empire du décret du 18 octobre 2007, demande l'agrément ou fait sa déclaration en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les agréments délivrés et déclarations effectuées en vertu du décret du 18 octobre 2007, deviennent automatiquement caduques et l'Organisme est présumé effectuer un service de transport à finalité sociale sans agrément ou déclaration.

Art. 85

À condition que l'exploitant ou l'Organisme ait introduit sa demande conformément à l'article 84, la licence qui lui a été accordée en vertu du décret du 18 octobre 2007 reste valable, et ce jusqu'à ce que l'autorité compétente ait statué sur l'obtention de la demande de nouvelle licence.

Art. 86

Le Gouvernement fixe les mesures transitoires en ce qui concerne les certificats de capacité visés aux articles 33 et 54.

Chapitre 3 - Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne

Art. 87

A l'article 1^{er}, les mots « services de taxis et de location de voiture avec chauffeur » sont supprimés.

Art. 88

Un article 1^{er}*bis* est inséré, rédigé comme suit :

« Art. 1^{er}*bis*. §1^{er}. Sans préjudice des compétences conférées aux autres officiers ou agents de police judiciaire et aux membres du cadre opérationnel de la police locale et fédérale, le Gouvernement désigne les fonctionnaires et agents régionaux compétents pour surveiller l'exécution de la réglementation relative aux services de taxis, aux services de transport à finalité spéciale, aux services de transport à finalité sociale et aux services d'intermédiation électronique de transport.

§2. Les agents et fonctionnaires visés au paragraphe 1^{er} ont la qualité d'agents ou d'officiers de police judiciaire et doivent prêter serment, conformément aux lois et règlements en vigueur.

§3. Les fonctionnaires et agents visés au paragraphe 1^{er} peuvent, dans l'exercice de leur mission :

- 1° donner des injonctions aux conducteurs;
- 2° procéder à tous les examens, contrôles, enquêtes, et recueillir toutes informations et, notamment :
 - a) interroger toute personne;
 - b) rechercher, consulter ou se faire produire sans déplacement tout document ou toute pièce;
 - c) prendre copie photographique ou autre des documents demandés, ou les emporter contre récépissé;
- 3° requérir l'assistance des services de police afin de les protéger contre les violences et les voies de fait qui seraient exercées contre eux ou de leur permettre de lever les difficultés qui les empêcheraient de remplir leur mission;

- 4° saisir l'autorisation d'exploiter, la licence d'exploitation, l'agrément ou le certificat de capacité jusqu'à ce que l'infraction cesse d'exister;
- 5° obtenir l'accès aux véhicules utilisés pour les services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité ainsi qu'à leurs garages;
- 6° constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule occupe sans autorisation un emplacement de stationnement réservé aux taxis;
- 7° conformément aux dispositions pertinentes du Code d'instruction criminelle, saisir, immobiliser ou faire déplacer le véhicule ayant servi à commettre une infraction à la réglementation relative aux services de transports rémunéré de personnes au moyen de véhicules de petite capacité, et ce aux frais, risques et périls du contrevenant.

§4. En cas d'infraction, les services de police ainsi que les fonctionnaires et agents visés au paragraphe 1^{er} peuvent dresser procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant, dans les dix jours ouvrables de la constatation de l'infraction. ».

Chapitre 4 - Disposition finale

Art. 89

Le présent décret entre en vigueur à une date fixée par le Gouvernement.

Namur, le 6 juillet 2023.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ELIO DI RUPO

*Le Ministre du Climat, de l'Énergie,
de la Mobilité et des Infrastructures,*

PHILIPPE HENRY

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

73.581/4

Le 4 mai 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures de la Région wallonne à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de décret « relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 28 juin 2023. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Luc Cambier et Bernard Blero, conseillers d'État, Jacques Englebert, assesseur, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 28 juin 2023.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet (*), à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, §3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

Examen de l'avant-projet de décret

Article 1^{er}

1. L'article 1^{er}, 10^o, définit la notion de « gestionnaire de transport » dans les termes suivants :

« 10^o « le gestionnaire de transport » : la personne physique qui gère de manière effective et permanente, dans les conditions fixées par le Gouvernement, le service de transport rémunéré pour le compte d'un exploitant personne morale.

Le gestionnaire de transport exerce la fonction dirigeante sur base des statuts de la personne morale ou dispose d'un mandat spécifique de l'exploitant, dont les limites sont déterminées par le Gouvernement ».

(*) S'agissant d'un avant-projet de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

L'intention poursuivie par l'auteur de l'avant-projet est de déterminer la portée minimale exigée du mandat visé à l'alinéa 2 de cette définition, afin qu'il permette d'attester que ce mandataire dispose bien des pouvoirs nécessaires pour gérer, de manière effective et permanente, le service de transports en question. L'usage des termes « dont les limites sont déterminées par le Gouvernement » n'est donc pas adéquat.

Dans un souci de sécurité juridique, il serait préférable de reformuler l'habilitation ainsi donnée au Gouvernement, en prévoyant, par exemple que le mandat spécifique répond aux conditions minimales fixées par le Gouvernement.

2. Le 12^o définit la notion de « véhicule de petite capacité » dans les termes suivants :

« 12^o « le véhicule de petite capacité » : tout véhicule, de quatre roues maximum, motorisé ou non, pouvant contenir un maximum de 9 personnes, en ce compris le chauffeur, et destiné exclusivement au transport rémunéré de personnes par route, excepté les véhicules réglementés par le Code wallon de l'action sociale et de la santé ».

L'article 34 prévoit toutefois la possibilité, pour les chauffeurs de taxi de station et les chauffeurs de taxi de rue, de faire usage du véhicule à des fins privées. Il en va de même de l'article 55, pour ce qui concerne les chauffeurs de véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale.

Le terme « exclusivement » sera par conséquent omis de la définition figurant au 12^o.

Article 3

L'article 3 vise à créer un organe consultatif, dénommé « Commission des services de transport rémunéré de personnes par route », et pouvant comprendre des sous-commissions thématiques.

Dans l'avis n^o 70.152/4 donné le 8 novembre 2021 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 2022 « portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », la section de législation a observé ce qui suit :

« L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur ce qu'en matière de création et d'organisation des services publics, il résulte tant des articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, en ce qui concerne l'autorité fédérale, que de l'article 87 de la loi spéciale du

8 août 1980 « de réformes institutionnelles »⁽¹⁾, en ce que les Régions et Communautés, que les fonctions, commissions, comités, conseils, organes consultatifs et autres « observatoires » rattachés au pouvoir exécutif et destinés à être consultés exclusivement par lui, doivent être créés et réglés par celui-ci et non par le législateur, qui n'a pas à s'immiscer dans cette matière. Par contre, lorsque la consultation de l'organe créé est obligatoire, que ses avis sont susceptibles de lier l'autorité ou que des obligations sont imposées à des tiers, c'est au législateur qu'il revient de créer cet organe, de définir ses missions, sa composition, les indemnités ou rétributions éventuellement accordées à ses membres ainsi que les règles essentielles de son fonctionnement. En dehors de ces hypothèses, l'intervention du pouvoir législatif n'est possible et requise que dans des matières concernant des dispositions qui, en vertu de la Constitution ou d'une loi de réformes institutionnelles, ne peuvent être édictées que par le législateur⁽²⁾ »⁽³⁾.

L'article 14, §2, alinéa 2, prévoyant l'intervention obligatoire de la Commission des services de transport rémunéré de personnes par route dans le cadre du ré-examen annuel du nombre maximum de licences d'exploitation à délivrer par commune, l'avant-projet sera complété à la lumière de cette observation.

Article 11

L'article 11 dispose :

« L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés à l'article 9, §2, 1° à 4° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine ».

Contrairement aux dispositions similaires relatives au retrait ou à la suspension du certificat d'accès à la profession (article 7), de la licence d'exploitation (article 29, §1^{er}), du certificat de capacité (articles 33, §4 et 54, §4), de l'autorisation d'exploiter (article 50), et de l'agrément pour l'exercice du transport à finalité sociale (article 63), l'article 11, en opérant un renvoi à l'article 9, §2, 4°, mentionne parmi les motifs pouvant justifier le retrait ou la suspension de l'agrément en qualité de service d'intermédiation électronique, le fait de « reste[r] en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration »⁽⁴⁾.

1. Note de bas de page n° 2 de l'avis cité : Rendu applicable par l'article 40, §1^{er}, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 « relative aux institutions bruxelloises ».

2. Note de bas de page n° 3 de l'avis cité : Voir par exemple l'avis n° 43.685/4 donné le 12 mars 2008 sur l'avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 6 novembre 2008 « portant rationalisation de la fonction consultative ».

3. Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2021-2022, n° A-490/1, pp. 62 à 70. Voir également l'avis n° 73.371/4 donné le 22 mai 2023 sur une proposition de loi « visant à mettre en place et en oeuvre une politique cyclable fédérale », Doc. Parl., Chambre, 2022-2023 n° 3240/002, pp. 3-7 ainsi que l'avis n° 73.447/4 donné le 16 mai 2023 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale « instituant un cadre en matière de planification, de mise en oeuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière ».

4. Cette condition est prévue à l'article 9, §2, 4°, parmi les conditions dont le non-respect entraîne un refus de renouvellement de l'agrément en qualité de service d'intermédiation électronique.

Cette différence de traitement sera supprimée, sauf à pouvoir en apporter la justification.

Article 12

1.1. Dans l'avis n° 71.119/4 donné le 23 mars 2022 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 9 juin 2022 « relative aux services de taxis », la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Après avoir énoncé l'interdiction d'exploiter un service de taxis⁽⁵⁾ sans autorisation d'exploiter délivrée conformément aux dispositions de l'ordonnance en projet, le 1°, alinéa 2, prévoit que cette interdiction n'est pas applicable aux exploitants disposant d'une licence ou autorisation délivrée par les régions flamande ou wallonne, pour autant que les conditions cumulatives qui y sont énoncées soient respectées.

Le 1°, alinéa 3, énonce en outre :

« Le Gouvernement peut arrêter les règles applicables aux courses visées à l'alinéa 2 ».

Le commentaire des articles précise à cet égard :

« L'article précise également que tant que l'accord de coopération dont la conclusion est imposée par la loi spéciale du 8 août 1980 pour les « services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région » n'est pas adopté, la législation régionale ne peut pas encadrer ces services « transrégionaux ». L'évocation de cet accord de coopération n'est pas nécessaire d'un point de vue légistique. Elle vise simplement à clarifier la situation actuelle, pour éviter toute mauvaise compréhension du champ d'application de l'ordonnance.

Malgré cette limitation imposée par la loi spéciale, une habilitation est donnée au Gouvernement pour définir les règles applicables à ces courses qui ont lieu, au moins en partie, sur le territoire régional bruxellois. Cette habilitation est directement inspirée de l'article 6, §3, du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré, qui n'a pas suscité d'objection de la part de la section de législation du Conseil d'État ».

L'article 6, §3, du décret de la Région flamande du 29 mars 2019 « relatif au transport particulier rémunéré », énonce :

« Le Gouvernement flamand peut fixer les règles relatives aux courses qui s'étendent sur le territoire de la Région flamande, et qui sont effectués par des services bénéficiant d'une licence dans une autre région ».

Il y a lieu de relever que cette disposition est issue de l'article 5, §3, de l'avant-projet de décret qui a fait l'objet de l'avis de la section de législation

Une condition similaire est prévue pour le renouvellement du certificat d'accès à la profession (article 5, §2, 3°), pour la délivrance de la licence d'exploitation (article 21, §1^{er}, 5°), pour le renouvellement du certificat de capacité (articles 33, §2, alinéa 2, 4° et 54, §2, alinéa 2, 3°), pour la délivrance de l'autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale (article 45, §1^{er}, 4°), ainsi que pour le renouvellement de l'agrément pour l'exercice du transport à finalité sociale (article 61, §2, 4°).

5. Note de bas de page n° 1 de l'avis cité : L'article 2, 1°, e), précise que la notion de « service de taxi », au sens de l'ordonnance en projet, concerne les courses dont le point de départ se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

n° 63.920/1/V donné le 26 octobre 2018 ⁽⁶⁾, à propos duquel la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Traduction

6. L'article 5, §3, de l'avant-projet dispose : « Le Gouvernement flamand peut fixer les conditions dans lesquelles une autorisation délivrée par une autre région est agréée pour le territoire de la Région flamande ».

Selon l'exposé des motifs, « seuls les titulaires de services de transport individuel rémunéré de personnes dont le siège d'exploitation est situé en Région flamande [...] peuvent proposer leurs services en Région flamande. Toutefois, le paragraphe 3 ajoute que le Gouvernement flamand peut fixer les conditions dans lesquelles une autorisation délivrée par une autre région est agréée pour le territoire de la Région flamande ».

Le délégué a fourni les éclaircissements suivants à propos de cette disposition :

« Het is een mogelijkheid voor de Vlaamse Regering om de voorwaarden te bepalen en geen verplichting. De Vlaamse Regering zal aan deze bepaling enkel uitvoering moeten geven als de regelgeving van de andere gewesten niet of moeilijker compatibel is met de nieuwe Vlaamse regeling, onder meer als de diensten die vergund zijn eigenlijk niet meer dezelfde diensten zijn.

In het arrest 41/2010, overweging B 5.3, stelde het Grondwettelijk Hof hierover :

« Volgens het beginsel van de wederzijdse erkenning, dat inherent is aan de economische en monetaire unie tussen de deelgebieden van de Staat, wordt een persoon die diensten aanbiedt op het grondgebied van één van die deelgebieden en zich daarbij gedraagt naar de toepasselijke regels, verondersteld die activiteit vrij te kunnen uitoefenen op het grondgebied van elk ander deelgebied van de Staat, tenzij dat deelgebied aantoon dat striktere regels moeten worden opgelegd teneinde een wettig doel te bereiken... ».

In geval de Vlaamse regeling betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer omwille van een wettig doel strengere regels bevat dan deze in de andere gewesten, zou het Vlaamse Gewest kunnen weigeren om de vergunning uitgevaardigd in een ander Gewest te erkennen. Het is bijgevolg noodzakelijk om in een rechtsgrond te voorzien zodat de Vlaamse Regering hierover nadere regels zou kunnen bepalen ».

Cette lecture du délégué, qui ne trouve toutefois aucun écho dans le texte de l'avant-projet ou dans l'exposé des motifs, peut sans doute être considérée comme conforme au principe de reconnaissance mutuelle.

Toutefois, les auteurs de l'avant-projet perdent de vue l'exigence de l'article 92bis, §2, c), LSRI. En effet, dans l'arrêt 129/2015 du 24 septembre 2015, la

6. Note de bas de page n° 2 de l'avis cité : Cette renumérotation fait suite à l'ajout d'un article 4, qui ne figurait pas dans l'avant-projet soumis à l'avis de la section de législation.

Cour constitutionnelle a précisé que la fixation unilatérale de pareil règlement viole l'article 92bis, §2, c), LSRI :

« Le système de la répartition exclusive des compétences territoriales s'oppose en l'espèce à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions se rapportant à l'exercice, sur le territoire d'une région, d'activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région. Pour le règlement des questions relatives aux services de taxis, et non aux courses, qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région, l'article 92bis, §2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles exige un accord de coopération (voir l'arrêt n° 85/2008, B.6.2) ⁽⁷⁾ ».

L'article 5, §3, de l'avant-projet sera dès lors omis ⁽⁸⁾.

Il y a lieu de considérer que le 1°, alinéas 2 et 3, assure également le règlement de questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région, au sens de l'article 92bis, §2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles », questions dont le règlement doit faire l'objet d'un accord de coopération en vertu de cette disposition.

Il appelle, dès lors, la même observation.

Le 1°, alinéas 2 et 3, sera en conséquence omis. Toutefois, si l'auteur de l'avant-projet le juge utile, la clarification que le 1°, alinéa 2, vise à apporter pourrait figurer dans l'exposé des motifs ou le commentaire des articles de l'avant-projet ».

1.2. Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, dispose :

« Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de taxi autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée ».

Cette disposition appelle la même observation que celle rappelée au point qui précède, et sera, en conséquence, omise du dispositif.

2. La même observation vaut pour l'article 41, alinéa 3.

Article 13

La structure de l'article 13 sera revue afin d'intégrer son premier alinéa dans la division en paragraphe, et de corriger la référence faite à l'alinéa 1^{er}, 1°, dans l'alinéa 2 du paragraphe 2.

7. Note de bas de page n° 3 de l'avis cité : Note de bas de page n°4 de l'avis cité : C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015, B.6.

8. Note de bas de page n° 4 de l'avis cité : Avis n° 63.920/1/V donné le 26 octobre 2018 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 29 mars 2019 « concernant het individueel bezoldigd personenvervoer », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/63920.pdf>.

Article 14

Le paragraphe 2, énonce :

« Le nombre maximum de licences à délivrer par commune est fixé par le Gouvernement.

Ce nombre est réexaminé annuellement par la Commission prévue à l'article 3 selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

Toute licence délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} est annulée par le Gouvernement conformément à l'article 19, §3.

Par exception, une licence peut être délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} selon les règles fixées par le Gouvernement ».

L'habilitation que l'alinéa 4 confère au Gouvernement et qui lui permet de déroger au système de contingentement des licences organisé par cet article, sera revue afin de mieux en délimiter la portée. Le commentaire des articles pourrait être utilement complété sur ce point ⁽⁹⁾.

Article 30

Les alinéas 1^{er} à 3 disposent :

« La licence peut donner lieu, par la commune compétente pour la délivrance de la licence d'exploitation, à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant et au prorata du début de l'exploitation.

Le montant déterminé par la commune compétente est identique pour tous les services de taxi. La commune perçoit la taxe dans les limites et conditions arrêtées par le Gouvernement.

Le montant est fixé à cinq cents euros maximum par licence ».

Cette disposition, qui encadre et limite l'exercice des compétences fiscales des communes délivrant les autorisations d'exploiter dans le cadre du décret en projet, est similaire à l'article 16 du décret du 18 octobre 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », à propos duquel la Cour constitutionnelle a considéré, dans son arrêt 164/2018 du 29 novembre 2018 :

« B.5. La première question préjudicielle invite la Cour à se prononcer sur la conformité de l'article 16 du décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 avec l'article 170, §4, de la Constitution, en ce que cette disposition porterait atteinte à l'autonomie fiscale des communes en prévoyant que les communes ne peuvent plus lever de taxes sur les services de taxis qu'à concurrence d'un montant maximal de 600 euros, alors que l'article 170, §4, de la Constitution réserve au seul législateur fédéral la compétence de déterminer

9. Le commentaire de cette disposition en décrit la portée dans les termes suivants : « La licence d'exploitation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service, c'est-à-dire dans les limites fixées par le Gouvernement qui se charge de fixer des quotas selon le service Taxi de station ou Taxi de rue. Une licence ne peut être délivrée au-delà des quotas déterminés par le Gouvernement sauf dans un seul cas déterminé. Toute licence délivrée au-delà du quota sera annulée par le Gouvernement conformément aux dispositions de l'article 19. Le quota est réexaminé annuellement par la Commission taxi ».

les exceptions au principe de l'autonomie fiscale des communes, dont la nécessité est démontrée, de sorte que les régions ne sont pas compétentes en la matière.

B.6.1. L'article 170, §4, de la Constitution dispose :

« Aucune charge, aucune imposition ne peut être établie par l'agglomération, par la fédération de communes et par la commune que par une décision de leur conseil.

La loi détermine, relativement aux impositions visées à l'alinéa 1^{er}, les exceptions dont la nécessité est démontrée ».

B.6.2. En vertu de l'article 170, §4, alinéa 2, de la Constitution, la loi peut « [déterminer] les exceptions dont la nécessité est démontrée » aux impositions qui sont établies pour les besoins d'une commune.

Conformément à cette disposition, l'agglomération, la fédération des communes et la commune disposent d'une compétence fiscale autonome, sauf lorsque la loi a déterminé ou détermine ultérieurement les exceptions dont la nécessité est démontrée.

B.6.3. L'on peut déduire des travaux préparatoires de l'article 170 de la Constitution qu'en adoptant la règle contenue dans l'alinéa 2 de l'article 170, §4, le Constituant entendait prévoir une « sorte de mécanisme de défense » de l'État « à l'égard des autres niveaux de pouvoir, de manière à se réserver une matière fiscale propre » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1979, n° 10-8/4°, p. 4).

Le Premier ministre a également décrit cette règle comme un « mécanisme régulateur » :

« La loi doit être ce mécanisme régulateur et doit pouvoir déterminer quelle matière imposable est réservée à l'État. Si on ne le faisait pas, ce serait le chaos et cet imbroglio n'aurait plus aucun rapport avec un État fédéral bien organisé ou avec un État bien organisé tout court » (*Ann.*, Chambre, 22 juillet 1980, p. 2707. Voy. également : *ibid.*, p. 2708; *Ann.*, Sénat, 28 juillet 1980, pp. 2650-2651).

« Je tiens à souligner [...] que, dans ce nouveau système de répartition des compétences fiscales entre l'État, les communautés et les régions et institutions du même niveau, les provinces et les communes, c'est l'État qui a le dernier mot. C'est ce que j'appelle le mécanisme régulateur » (*Ann.*, Sénat, 28 juillet 1980, p. 2661).

B.6.4. Il découle de l'article 170, §4, alinéa 2, de la Constitution qu'en ce qui concerne les impôts communaux, celui-ci réserve au législateur fédéral les exceptions dont la nécessité est démontrée, de sorte que les régions ne peuvent adopter une réglementation qui aurait pour effet de restreindre le pouvoir des communes d'instaurer une taxe que si les conditions d'application de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles sont réunies.

Il est requis, à cette fin, que la réglementation adoptée soit nécessaire à l'exercice des compétences de la région, que la matière se prête à un régime différencié et que l'incidence des dispositions en cause sur cette matière ne soit que marginale.

B.7.1. En autorisant les communes à percevoir une taxe liée à l'octroi d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, dans les limites et conditions arrêtées par le Gouvernement et à concurrence d'un montant maximal de 600 euros, l'article 16 du décret en cause limite l'autonomie dont jouissent les communes en matière fiscale.

B.7.2. Le législateur décrétoal est dès lors tenu, sur ce point, de justifier son intervention par le recours aux pouvoirs implicites dont la nécessité doit être démontrée pour l'exercice de compétences régionales propres.

B.7.3. Comme il ressort des travaux préparatoires cités en B.2, le législateur décrétoal a estimé que la disposition en cause constituait un instrument nécessaire pour mettre en oeuvre les compétences de la Région wallonne en matière de services de taxis, attribuées par l'article 6, §1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lequel dispose :

« Art. 6, §1^{er}. Les matières visées à l'article 39 de la Constitution sont : [...]

X. En ce qui concerne les travaux publics et le transport :

[...]

8^o le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs; [...]

Le législateur décrétoal entendait, dans l'exercice de cette compétence régionale, lutter contre la concurrence déloyale dans le secteur des services de taxis, en encadrant la fiscalité communale dans ce secteur, pour préserver la viabilité de ce dernier.

L'article 16 du décret en cause ne prévoit aucune obligation d'instaurer une taxe communale, mais encadre la compétence fiscale de la commune, en prévoyant notamment que la taxe ne pourra pas dépasser un montant de 600 euros par véhicule.

Dans le but d'instaurer une réglementation destinée à garantir la cohérence du secteur des services de taxis et l'effectivité de la lutte contre la concurrence déloyale dans ce secteur, le législateur décrétoal a pu estimer nécessaire d'encadrer la fiscalité communale en fixant notamment le montant maximum de la taxe, dès lors que la pratique avait démontré que l'exercice de la compétence fiscale des communes pouvait, dans ce secteur, conduire à une concurrence exacerbée et contraire à l'intérêt général.

B.7.4. Il apparaît donc que l'article 16 du décret en cause est nécessaire pour l'exercice de la compétence relative aux services de taxis, visée à l'article 6, §1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 8^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

B.7.5. Il ressort par ailleurs des travaux préparatoires cités en B.2 que la matière se prête à une réglementation différenciée et que l'incidence de la disposition en cause sur la compétence réservée au législateur fédéral est marginale.

B.8. La première question préjudicielle appelle une réponse négative ».

Conformément à ces principes, il revient à l'auteur de l'avant-projet de justifier que les conditions d'application de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles » sont toujours réunies en l'espèce.

L'exposé des motifs ou le commentaire des articles sera complété sur ce point.

Article 33

1. Le paragraphe 3, dispose :

« Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc ».

Les conséquences du non-respect des conditions liés à la délivrance du certificat de capacité sont, toutefois, déjà régies par les paragraphes 2 (refus de validation), 4 (retrait ou suspension) et 5 (recours contre les décisions de refus de revalidation, de retrait ou de suspension du certificat de capacité) du même article.

Le paragraphe 3 sera soit omis, soit revu afin de mieux y délimiter les hypothèses dans lesquelles un certificat de capacité peut être considéré comme devenant « automatiquement caduc ».

2. La même observation vaut pour l'article 54, §3.

Article 34

1. Le paragraphe 1^{er} dispose :

« Les chauffeurs de taxi de station et les chauffeurs de taxi de rue, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de taxi de station et de taxi de rue.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention « usage privé » dont le modèle est déterminé par le Gouvernement ».

Le paragraphe 2 ajoute cependant à ces conditions ⁽¹⁰⁾ l'obligation d'enregistrer les déplacements du véhicule, dans les termes suivants :

« Les données relatives aux déplacements du véhicule donnent lieu à un enregistrement électronique automatique dans une installation qui se trouve à bord du véhicule ou tout autre moyen permettant la récupération de ces données par les services du Gouvernement.

Ces données sont immédiatement disponibles sur requête d'un agent des services de police ou des services du Gouvernement.

10. Lesquelles sont similaires à celles prévues à l'article 31, §4, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 « relatif aux services de taxis ».

Le Gouvernement précise les conditions d'enregistrement et de traitement des données visées à l'alinéa 1^{er} ».

La mise en place d'un tel enregistrement des données relatives à l'usage privé du véhicule constitue une atteinte au droit à la vie privée de son chauffeur ⁽¹¹⁾ plus grave que le traitement des données relatives à son activité professionnelle.

Sauf à pouvoir justifier le caractère nécessaire et proportionné d'un tel traitement de données à caractère personnel, le paragraphe 2 sera omis.

Si, toutefois, cette disposition devait être maintenue, les règles essentielles relatives à ce traitement de données devraient, en outre, être fixées par le législateur lui-même ⁽¹²⁾.

À cet égard, la Cour constitutionnelle et la section de législation considèrent que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des « éléments essentiels » les éléments suivants : (1°) les catégories de données traitées, (2°) les catégories de personnes concernées, (3°) la finalité poursuivie par le traitement, (4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées et (5°) le délai maximal de conservation des données ⁽¹³⁾.

2. La même observation vaut pour l'article 55, §2, alinéa 1^{er}.

Article 38

1. Au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, il n'y a pas lieu de mentionner que le Gouvernement fixe les catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques, en fonction desquelles les finalités spéciales sont définies.

En effet, une énumération non limitative de huit finalités spéciales, définies par le législateur lui-même, figure déjà au paragraphe 2, alinéa 2.

Cette énumération est elle-même suivie, au paragraphe 2, alinéa 3, par une habilitation permettant au Gouvernement de prévoir d'autres finalités spéciales.

Les mots « fixées par le Gouvernement » seront, par conséquent, omis du paragraphe 2, alinéa 1^{er}.

2. Le « transport scolaire » figure parmi les finalités spéciales énumérées au paragraphe 2, alinéa 2.

Il s'agit cependant d'une notion qui est déjà définie à l'article 2, 5°, du décret du 1^{er} avril 2004 « relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires », dans les termes suivants :

« « transport scolaire » : le transport des élèves au départ des points d'embarquement vers l'école organisée ou subventionnée par la Communauté française

et inversement, et ce, en exécution de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959. Ce transport comprend le transport d'élèves de libre choix et le transport d'élèves de commodité ».

Les notions de « transport d'élèves de libre choix », et de « transport d'élèves de commodité » sont définies à l'article 2, 6° et 7°, de ce décret ⁽¹⁴⁾.

L'accord de coopération relatif à la problématique des transports scolaires, conclu à Namur le 25 mai 1998 entre le Gouvernement de la Communauté française et le Gouvernement de la Région wallonne ⁽¹⁵⁾ utilise, pour sa part, les notions de « ramassage scolaire », renvoyant à la notion de « transport scolaire » telle que définie à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959 « modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement » et de « transports internes », définie par l'article 3 de cet accord de coopération ⁽¹⁶⁾.

14. Ces articles disposent : « Au sens du présent décret, on entend par : [...] 6° « transport d'élèves de libre choix » :

– dans l'enseignement ordinaire : le transport des élèves vers l'école la plus proche de leur domicile, répondant au caractère confessionnel ou non confessionnel choisi, organisant l'orientation d'études choisies et située au-delà de la distance raisonnable;

– dans l'enseignement spécial : le transport des élèves vers l'école la plus proche de la résidence, du home ou de la famille d'accueil au sens de la loi du 6 juillet 1970 sur l'enseignement spécial et intégré, dispensant un enseignement adapté en fonction de la typologie réglementaire, répondant au caractère confessionnel ou non confessionnel choisi, et organisant l'orientation d'études souhaitée.

Est également réputé transport de libre choix le transport des élèves en intégration permanente, c'est-à-dire des élèves qui poursuivent toute leur scolarité dans l'enseignement ordinaire, tout en bénéficiant, en fonction de leurs besoins, de la gratuité du transport, après avis de la commission territoriale compétente, et d'un accompagnement assuré par l'enseignement spécial;

7° « transport d'élèves de commodité » : le transport des élèves de l'enseignement ordinaire vers l'école confessionnelle ou non confessionnelle la plus proche de leur domicile, lequel est situé à une distance inférieure à la distance raisonnable ».

15. Approuvé par le décret de la Région wallonne du 6 mai 1999 « portant approbation de l'accord de coopération entre la Région wallonne et la Communauté française relatif au transport interne », *Doc. parl.*, Parl. w., 1998-1999, n° 519, et le décret du 30 novembre 1998 de la Communauté française « portant approbation de l'accord de coopération relatif à la problématique des transports scolaires entre le Gouvernement de la Communauté française et le Gouvernement de la Région wallonne », *Doc. parl.*, Parl. Comm. fr., 1998-1999, n° 271.

16. Cet article dispose : « Le transport interne consiste dans :

1° le transport des élèves d'un établissement organisé par la Communauté française entre les différentes implantations de cet établissement ainsi que vers les différents locaux dans lesquels les élèves suivent des activités obligatoires qui font partie de leur programme d'études;

2° le transport des élèves d'un internat autonome de la Communauté française vers l'établissement d'enseignement où ils suivent les cours;

3° le transport des élèves d'un établissement organisé par la Communauté française ou d'un internat autonome de la Communauté française vers les locaux scolaires où les élèves prennent les repas;

4° le transport des élèves d'un centre de plein air vers les lieux d'activités du centre;

5° le transport des élèves d'un établissement organisé par la Communauté française vers les locaux du centre P.M.S. dont dépend l'établissement ».

11. Garanti par l'article 8, §1^{er}, de la Convention européenne des droits de l'homme et par l'article 22 de la Constitution.

12. Les dispositions du titre 10 ne concernant que les données relatives à l'usage professionnel du véhicule.

13. Voir l'avis n° 68.936/AG donné le 7 avril 2021 sur un avant-projet devenu la loi du 14 août 2021 « relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique », *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 1951/1, pp. 55 à 127; C.C., 13 mars 2022, n° 33/2022, B.13.1; 22 septembre 2022, n° 110/2022, B.11.2.

Le recours à la notion de « transport scolaire » dans le cadre de l'énumération des finalités spéciales devrait dès lors être reformulé afin d'assurer sa coordination avec le décret et l'accord de coopération. Il convient également de relever que tant le décret du 1^{er} avril 2004 que l'accord de coopération du 25 mai 1998 relèvent, pour partie, des compétences dont l'exercice a été transféré de la Communauté française à la Région wallonne ⁽¹⁷⁾.

Le commentaire de l'article 38 ne fait cependant pas usage de la notion de « transport scolaire », mais bien de celle de « transports liés aux activités scolaires », qui ne pose pas les mêmes problèmes de coordination avec le droit existant. Si telle est bien l'intention de l'auteur de l'avant-projet, cette dernière notion devrait également être utilisée au paragraphe 2, alinéa 2, 5^o.

La question de sa coordination avec la notion de « transport interne » doit toutefois être explicitée, notamment au regard de l'article 4 de l'accord de coopération ⁽¹⁸⁾.

L'exposé des motifs ou le commentaire des articles sera complété sur ce point.

3. Le paragraphe 2, alinéa 2, 8^o, mentionne au titre de finalité spéciale :

« le transport de personnes ne nécessitant pas de surveillance, effectué depuis ou vers un établissement hospitalier, un établissement pour aînés, une institution de soins ou un prestataire de soins ».

Ainsi définie, cette finalité relève également de la notion de « transport médico-sanitaire » effectué en véhicule sanitaire léger, au sens de l'article 680, §1^{er}, 1^o à 3^o, du Code wallon de l'Action sociale et de la Santé (ci-après « le CWASS »), lequel dispose :

« Au sens du présent chapitre, on entend par :

1^o transport médico-sanitaire : tout transport effectué contre rémunération, par route, en ambulance ou en véhicule sanitaire léger, par un personnel qualifié, à l'exception des transports visés par la loi du 8 juillet 1964 relative à l'aide médicale urgente;

2^o patient : personne physique qui utilise un transport médico-sanitaire adapté à son état de santé pour se rendre chez un prestataire de soins ou le quitter;

3^o véhicule sanitaire léger : tout véhicule utilisé pour le transport sanitaire de patients qui ne nécessitent ni

17. Voir l'article 3, 5^o, du décret spécial de la Communauté française du 3 avril 2014 « relatif aux compétences de la Communauté française dont l'exercice est transféré à la Région wallonne et à la Commission communautaire française », *Doc. parl.*, Parl. Comm. fr., 2013-2014, n^o 587 et du décret de la Région wallonne du 11 avril 2014 « relatif aux compétences de la Communauté française dont l'exercice est transféré à la Région wallonne et à la Commission communautaire française », *Doc. parl.*, Parl. w., 2013-2014, n^o 923.

18. Lequel énonce : « Moyennant accord préalable du secrétaire de la Commission consultative déconcentrée concernée, visé à l'article 8 du décret de la Région wallonne du 16 juillet 1998 précité, sont également considérés comme transports internes sous réserve de ne pas dépasser le kilométrage attribué à l'établissement, les transports assurant les déplacements vers les musées, expositions et autres sites d'intérêt pédagogique, pour autant qu'ils soient effectués pendant les jours normaux d'ouverture des écoles ».

de surveillance médicale, ni la position couchée, adapté ou non au transport de personnes à mobilité réduite ».

Cette disposition fait partie du chapitre IV, du titre 2, du livre VI, de la deuxième partie du CWASS, lequel organise l'agrément et fixe les normes de fonctionnement des services de transport médico-sanitaire, ainsi que les procédures de contrôle et les sanctions y afférant.

L'article 1^{er}, 12^o, de l'avant-projet, exclut toutefois « les véhicules réglementés par le Code wallon de l'action sociale et de la santé » de la notion de « véhicule de petite capacité », et donc du champ d'application du décret en projet.

Cette incohérence entre les articles 1^{er}, 12^o, et 38, §2, alinéa 2, 8^o, sera corrigée.

Dans le cas où la finalité spéciale figurant au paragraphe 2, alinéa 2, 8^o, ne serait pas purement et simplement omise, elle devrait, à tout le moins, être reformulée, afin d'assurer sa coordination avec les dispositions précitées du CWASS, lesquelles relèvent des compétences dont l'exercice a été transféré de la Communauté française à la Région wallonne. L'exposé des motifs ou le commentaire des articles serait alors complété.

Article 72

Au paragraphe 4, la référence faite à l'article 83 du Code pénal sera remplacée par une référence à son article 85 ⁽¹⁹⁾.

Articles 74 à 76

1. Les articles 74 et 75, §1^{er}, alinéa 1^{er}, disposent :

« Art. 74. À défaut de poursuite pénale, une sanction administrative peut être infligée par le fonctionnaire délégué désigné à cette fin par le Gouvernement.

Art. 75. §1^{er}. La sanction administrative est infligée pour tout manquement au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution ».

L'avant-projet examiné met ainsi en place un système de sanctions dans lequel les mêmes faits peuvent être sanctionnés soit de manière pénale (articles 72 et 73), soit, à défaut de poursuites pénales, de manière administrative (articles 74 à 77).

Comme la Cour constitutionnelle l'a rappelé à de nombreuses reprises :

« B.24.1. Lorsque l'auteur d'un même fait peut être puni de manière alternative, c'est-à-dire lorsque, pour les mêmes faits, il peut soit être renvoyé devant le juge pénal soit se voir infliger une amende administrative contre laquelle il peut exercer un recours devant un tribunal, la Cour a jugé qu'un parallélisme doit en principe exister entre les mesures d'individualisation de la peine : lorsque, pour les mêmes faits, le juge pénal peut infliger une amende inférieure au minimum légal s'il existe des circonstances atténuantes (article 85 du Code pénal) ou lorsqu'il peut accorder un sursis (la loi

19. Voir l'article 100 du Code pénal.

du 29 juin 1964), le tribunal saisi du recours dirigé contre la décision d'infliger une sanction administrative doit en principe disposer des mêmes possibilités d'individualisation de la peine »⁽²⁰⁾.

Il découle de cette jurisprudence que le fonctionnaire délégué doit pouvoir disposer des mêmes possibilités d'individualisation de la sanction administrative.

Les dispositions examinées seront revues et complétées à la lumière de cette observation.

2. L'article 76 prévoit que la décision infligeant une amende administrative peut faire l'objet d'un recours par voie de requête devant le tribunal de police. Il s'agit d'un recours suspensif, de pleine juridiction, et aboutissant à un jugement qui n'est pas susceptible d'appel.

Comme la section de législation l'a rappelé à de nombreuses reprises, et notamment dans l'avis n° 62.860/1⁽²¹⁾,

« 3.2. En principe, il appartient au législateur fédéral de définir la compétence des juridictions – comme celle de régler la procédure y afférente⁽²²⁾. La Région de Bruxelles-Capitale peut empiéter sur ce domaine si les conditions d'application de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 sont remplies. Il est requis à cette fin qu'une telle réglementation puisse être considérée comme nécessaire à l'exercice des compétences de la région, que la matière pour laquelle l'autorité fédérale est compétente se prête à un régime différencié et que l'incidence des dispositions concernées sur cette matière ne soit que marginale⁽²³⁾.

3.3. Il appartient aux auteurs de l'avant-projet d'accréditer que les modifications en projet répondent aux conditions d'application des compétences implicites visées à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 et à cet effet, de compléter l'exposé des motifs par une justification suffisamment détaillée ».

Cette observation vaut, *mutatis mutandis*, pour l'article 76.

Articles 79 à 80

Les dispositions du titre 10 seront complétées afin d'y fixer le délai maximal de conservation des données faisant l'objet des traitements organisés par l'avant-projet.

Article 82

La disposition transitoire figurant au paragraphe 2 ne vise que l'hypothèse dans laquelle le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeurs ou de taxis collectifs sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 solliciterait une nouvelle autorisation d'exploiter en vertu du décret en projet, c'est-à-dire une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale.

Elle sera revue afin de prendre également en compte l'hypothèse dans laquelle le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeurs ou de taxis collectifs introduirait une demande de licence d'exploitation d'un service de taxi de rue.

Article 83

Contrairement à ce que mentionne l'article 83, ce n'est pas à « l'administration », mais à « l'autorité compétente », à savoir le Gouvernement ou le Collège communal, qu'il revient selon le cas, de statuer sur l'obtention des nouveaux agréments, autorisations d'exploiter, ou licences d'exploitation, prévus par l'avant-projet examiné.

L'article 83 sera revu à la lumière de cette observation.

Article 85

La phrase liminaire sera complétée par la mention de la date et de l'intitulé du décret modifié.

Observations finales

1. Le chapitre 1^{er} ne comprenant qu'une seule section, son intitulé « Section 1^{ère} – Principes » sera omis.

2. La subdivision de l'article 79 sera revue, celui-ci ne comprenant qu'un seul paragraphe, subdivisé en deux alinéas.

3. La numérotation des articles 79*bis* et 79*ter* sera corrigée en articles 80 et 81, la numérotation en *bis*, *ter*, etc... (ou /1, /2, ...) ne s'utilisant que pour permettre l'insertion de nouveaux articles dans un texte existant. La numérotation de la suite du dispositif sera revue en conséquence.

Le Greffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Le Président,

M. BAGUET

20. C.C., 5 mai 2022, n° 61/2022.

21. Avis n° 62.860/1 donné le 21 février 2018 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 14 juin 2018 « portant diverses modifications procédurales en matière d'emploi et d'économie », *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2017-2018, n° A-665/1, pp. 14 à 19; voir également l'avis n° 71.196/4 donné le 6 avril 2022 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 30 mars 2023 « relative à l'accessibilité des terminaux en libre-service interactifs des transports urbains et régionaux », *Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2022-2023, n° A-651/1, pp. 25-29, qui s'y réfère.

22. Note de bas de page n° 2 de l'avis cité : Voir notamment C.C., 14 mai 2003, n° 58/2003, B.5.2; C.C., 1^{er} octobre 2003, n°126/2003, B.5.2; C.C., 17 décembre 2003, n° 171/2003, B.3.2; C.C., 26 novembre 2003, n° 154/2003, B.2.4; C.C., 28 octobre 2004, n° 168/2004, B.4.2; C.C., 19 mars 2008, n° 59/2008, B.5.3 et C.C., 29 juillet 2010, n° 91/2010, B.3.3.

23. Note de bas de page n° 3 de l'avis cité : Voir notamment C.C. 14 mai 2003, n° 58/2003, B.5.3; C.C., 1^{er} octobre 2003, n°126/2003, B.5.3; C.C., 26 novembre 2003, n° 154/2003, B.5.2; C.C., 17 décembre 2003, n° 171/2003, B.3.3; C.C., 29 juillet 2010, n° 91/2010, B.3.3.

De : KAELLER Anja <Anja.KAELLER@ec.europa.eu>
Envoyé : mercredi 3 mai 2023 10:24
À : Céline Lucas <celine.lucas@gov.wallonie.be>
Cc : COLSON Jean-Louis <Jean-Louis.Colson@ec.europa.eu>
Objet : RE: Décret Taxi info

Dear Ms. Lucas,

I have taken a look at the draft documents you sent. Please understand that I am not able to provide an extensive feed-back or review of national draft legislation nor to provide any “official feedback”. Nevertheless, we would like to support Member States in their endeavour to legislate in line with EU law.

With regard to the draft documents you sent:

The Commission explained in its Notice (“Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV)”, OJ C 62, 4.2.2022, p. 1),

“Member States’ rules on taxis and PHV, be it on national, regional or local level, can amount to restrictions of the freedom of establishment as enshrined in Article 49 TFEU.

Restrictions on the freedom of establishment must be applicable without discrimination on grounds of nationality and must be justified by overriding reasons relating to the general interest. Furthermore, they must be appropriate for securing the attainment of the objective pursued and not go beyond what is necessary for attaining that objective.”

It is hence important to be clear and explicit about the objectives of each measure which might constitute a restriction of the freedom of establishment. Your draft, in some aspects, does not seem to meet these requirements.

Furthermore, with regard to the draft provisions on electronic intermediation services, I would like to draw your attention to the Services Directive 2006/123/EC and article 56 TFEU, which could be applicable, depending on the business model of the service.

Best regards,

Anja Kaeller

Dr. Anja KAELLER, PhD
Legal Officer



EUROPEAN COMMISSION
DG Mobility and Transport
Unit C1 – Road Transport
Tel. (+32-2) 295 0292
Anja.Kaeller@ec.europa.eu

This message is intended for the use of the addressee only and may contain information that is privileged and confidential. If you are not the intended recipient, you are notified that any dissemination of this communication is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please notify us immediately by return of this e-mail. This communication does not constitute any formal commitment on behalf of the Commission.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

du relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

Exposé des motifs

1. Contexte général

1.1. Contexte institutionnel et réglementaire

La première réglementation applicable aux services de taxis en Belgique est issue de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui réglementait les différentes formes de services de transport de personnes par véhicules automobiles, que ce soit par autobus, par autocar, par fiacre ou par taxi. Ces dispositions s'agissant du transport par taxi ont été revues successivement par des lois du 23 juin 1969 et du 27 décembre 1974, toutes deux portant l'intitulé « loi relative aux services de taxis ». La loi du 27 décembre 1974 est complétée par l'Arrêté royal de 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur.

L'article 6, §1^{er}, X, 8°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles a transféré aux Régions la matière « du transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés et les services de taxis ». Ce transfert de compétences a ensuite été élargi par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État qui a également régionalisé la matière des services de location de voitures avec chauffeur.

Depuis le départ du Royaume-Uni, la Belgique est le seul des vingt-sept États membres de l'Union européenne où la réglementation de base du secteur n'est pas adoptée au niveau national (voir l'étude de la Commission européenne, « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* », 26 septembre 2016, p. 7). Cela n'engendre pas moins la nécessité d'être attentif à l'agencement des réglementations régionales, notamment dans l'esprit du principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143 de la Constitution. Dans nombre d'États membres, comme en Région wallonne du reste, les autorités locales interviennent aux côtés de l'autorité générale, soit par des règlements complémentaires, soit via une participation à la délivrance des autorisations d'exercer.

En Région de Bruxelles-capitale, compte tenu de l'importance économique du secteur des taxis et de l'existence d'un marché important pour les voitures de location avec chauffeur, il a été rapidement décidé de modifier le cadre juridique. C'est ainsi que, le 27 avril 1995, a été adoptée une ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Celle-ci fut modifiée à diverses reprises entre 2002 et 2015, avec une réforme plus substantielle par le biais de l'ordonnance du 20 juillet

2006. La nouvelle ordonnance relative aux services de taxis a été publiée au *Moniteur belge* le 07 juillet 2022, et est entrée en vigueur le 21 octobre 2022.

En Région flamande, c'est en date du 20 avril 2001, qu'a été adopté le décret relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de mobilité de la Flandre. Ce décret donne un cadre juridique au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur et permet d'attribuer un rôle spécifique aux services de taxis considérés comme un outil de la mobilité en Flandre. Modifié plusieurs fois entre 2004 et 2014, le dernier décret relatif au transport particulier rémunéré est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

En Région wallonne, la première législation organique mettant fin à l'application du cadre juridique hérité du fédéral est intervenue en 2007 avec l'adoption du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et de son arrêté d'exécution que constitue l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Mise à part la catégorie des services de transport d'intérêt général, la classification décrétale de 2007 est déclinée par des conditions d'exécution différentes. Le régime du service de taxis, considéré comme le régime de référence, est généralement le plus strict, ce qui est compensé notamment par le maintien de certaines prérogatives exclusives, comme certains accès réservés au domaine public ou encore une protection de l'entrée sur le marché. La catégorisation issue de la législation de 2007 est toutefois aujourd'hui fortement questionnée par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies. Ceci explique le présent projet visant à revoir fondamentalement la réglementation wallonne du transport rémunéré de personnes par route.

1.2. Situation du secteur

Historiquement, les autorités publiques ont considéré que le service de taxis, au sens strict ou « classique » du terme, était caractérisé par une mise à disposition continue auprès du public (stationnement sur la voie publique et possibilité d'interpeller immédiatement le chauffeur) et constituait un service d'utilité publique. La location de véhicule avec chauffeur, était, quant à elle, envisagée comme un service d'opportunité soumis à la règle de l'offre et de la demande.

La Région wallonne, lors de l'adoption du décret du 18 octobre 2007, a innové en distinguant d'autres catégories de services de transport rémunéré de personnes que les services de taxis et les services de location de véhicules avec chauffeur : le service de taxis

collectifs consistant en l'utilisation collective d'un service de taxis et expressément proposé à la complémentarité des lignes régulières, d'une part, et le service de transport d'intérêt général, plus communément connu sous le vocable « taxi social », se situant entre le co-voiturage et le service de taxis, d'autre part. Il se démarque du premier par le fait que la destination est fixée par le client et du second par l'intervention financière sollicitée auprès du client qui ne peut qu'indemniser (couvrir les frais) et non rémunérer (permettre un bénéfice) le prestataire.

1.3. La nécessité d'une mutation en profondeur

Comme précisé, la catégorisation issue de la législation de 2007, distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et taxis d'intérêt général est aujourd'hui remise en cause par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies rendant la rencontre entre la demande et l'offre de transport plus immédiate et plus facile. Ces nouvelles technologies sont en outre proposées par de nouveaux acteurs, qui se qualifient d'« intermédiaires de transport » ou « services d'intermédiation », au sein desquels on doit distinguer les fournisseurs d'informations mettant en relation la demande et l'offre et ceux qui fournissent conjointement les informations et le transport, lesquels veillent en outre, à un niveau ou l'autre, à la qualité du service de transport. Ces « intermédiaires » agissant sur la disponibilité du service de transport, la caractéristique première (le privilège) du service de taxis s'en trouve affectée alors que les exploitants de taxis restent soumis à des règles plus strictes (taxes, quota, capacité annuelle, prix fixes ou maxima).

A ce jour, sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 et de l'arrêté du 3 juin 2009, les intermédiaires de transport ne sont soumis, en tant que tels, à aucune contrainte réglementaire, tandis que les chauffeurs ayant recours à ces plateformes, et plus spécifiquement la plus développée d'entre elles, le service « Uber », sollicitent et obtiennent des autorisations de prêter un service de transport de personnes, sous le couvert de l'activité de location de véhicules avec chauffeur. Ainsi, le nombre d'exploitants autorisés de service de taxis reste stable depuis plusieurs années alors que le nombre d'autorisations en location de véhicule avec chauffeur n'a cessé de croître (221 en 2012, 582 en 2016, 689 en 2017, pour atteindre plus de 1600 dossiers en 2022).

L'on observe, au regard de cette dernière donnée statistique, une représentation croissante des exploitants bruxellois, qui aujourd'hui sont titulaires de près 40% des autorisations délivrées (pour 10% seulement en 2013). Une série de constats opérés, notamment par les services des zones de police de Bruxelles, semblent démontrer que les exploitants bruxellois, exerçant par le biais d'un « intermédiaire de transport », ne prestent pas ou quasiment pas sur le territoire wallon. La plateforme Uber, au moment du dépôt du présent projet de décret, n'y est d'ailleurs pas active. Il y a donc, semble-t-il, une forte pression sur l'obtention d'autorisations de services de location de véhicule avec chauffeur en Région wallonne, aux fins exclusives d'exercer dans une autre région, essentiellement à Bruxelles, sans sol-

liciter une autorisation auprès des autorités de cette autre Région, dont la réglementation est pourtant différente. Ceci n'est pas sans poser question notamment au regard du principe constitutionnel de la loyauté fédérale.

Le développement aux côtés des services de taxis traditionnels, d'un service de transport assez proche dans sa finalité et dans son contenu pour le consommateur, fondé sur la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur pour les personnes souhaitant effectuer un déplacement, mais reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique, engendre donc une nécessité profonde d'adaptation de la réglementation wallonne. Un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 20 décembre 2017 a analysé ce système impliquant à l'origine des chauffeurs non professionnels.

La Cour a précisé que le service fournit une application « sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs ». Selon la Cour, ces services, répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », relèvent non pas de l'article 56 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1^{er} du même Traité, disposition spécifique aux termes de laquelle « [l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports ». Cela a pour conséquence qu'à ce jour, il revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation de ces services tels que ceux qui échappent encore à l'heure actuelle, vu leur arrivée récente sur le marché, à un cadre réglementaire cohérent.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent projet de décret qui repose sur trois points d'attention principaux et cinq grands axes stratégiques tous orientés sur la qualité du service offert aux usagers et ses besoins, en termes de rapidité, de disponibilité, de connaissance des prix, de facilité de paiement, d'évaluation de la course et de sécurité.

1.4. Adaptation à la réalité d'autres secteurs

Le transport par véhicules sanitaires légers tombe sous le champ d'application du décret taxis du 18 octobre 2007. Ainsi, les exploitants effectuant ce type de transport doivent solliciter une autorisation en TC et/ou STIG auprès du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.

Suite aux remontées du secteur des opérateurs de Transport médico-sanitaire (TMS) agréés par l'AViQ pour le transport en ambulance, il est apparu qu'une disparité existait entre les véhicules sanitaires légers (VSL) des compagnies de taxis et ceux des compagnies d'ambulance.

Un consensus wallon semble s'imposer afin que la qualité de transport offerte aux usagers de TMS soit optimisée (aspect hygiène des véhicules, formation du

personnel notamment) sans que d'autres aspects importants soient négligés.

Pour ce faire une collaboration s'est mise en place entre les Ministres de la Mobilité et de l'Action sociale en vue d'harmoniser leurs réglementations et permettre une centralisation de tous les acteurs du transport médico-sanitaires dans le Code wallon de l'Action sociale et de la santé.

Ainsi, il s'est avéré cohérent que les véhicules sanitaires légers relèvent de la compétence de l'AViQ et soient redéfinis dans l'article 680 dudit Code, raison pour laquelle le présent projet de décret exclut ce mode de transport.

2. Les points d'attention à la base de la présente réforme

2.1. Les acteurs du secteur

L'on entend par « acteurs » du secteur du transport rémunéré de personnes par véhicule automobile avec chauffeur à la fois le consommateur appelé « usager » et le professionnel.

S'agissant du consommateur, le rapport de la Commission européenne « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* » évoque quatre critères d'importance dans le choix du service : la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et le niveau de prix du service. Le type de professionnel qui effectuera le service importe peu, dans le chef du consommateur, sauf à pouvoir rapidement identifier le régime différencié applicable s'il en est.

Du côté des professionnels, les profondes mutations liées aux nouvelles technologies évoquées ci-dessus doivent constituer une opportunité en termes de qualité du service davantage que des motifs de crainte pour les autorités. Le développement des nouveaux services de transport rémunéré, et particulièrement ceux qui se sont structurés autour de ce que l'on appelle « services d'intermédiation », bouscule aussi les classifications actuelles du secteur et questionne la dialectique « privilèges » versus « contraintes spécifiques » généralement attribuée au secteur classique des taxis, sans pour autant que toute différence s'efface. Il convient, dans le présent projet de décret, de prendre en compte un certain nombre de spécificités qui sont liées, par exemple, aux situations sociales et fiscales particulières de catégories de prestataires d'un service équivalent ou proche au regard du consommateur.

2.2. Les opportunités et les menaces d'un secteur en profonde mutation

Le service de transport rémunéré de personnes par route offre un potentiel certain pour un déplacement de porte à porte, soit global, soit complémentaire à un transport en commun et est donc un outil de mobilité fondamental.

A la demande des consommateurs, et en fonction de l'objet du service, le décret procède à une nouvelle classification, moins artificielle et plus claire, des services disponibles. Elle se décline autour des « services de taxi », des « services de transport à finalité spé-

ciale » et « des services de transport à finalité sociale ». Cette nouvelle classification, plus amplement décrite aux points 3 et suivants, qui conduira à intégrer dans la catégorie la plus large des « services de taxi » à la fois les services de taxi « classiques », d'une part, et les services ayant recours à des « plateformes d'intermédiation électronique », d'autre part, engendra aussi une réflexion sur la modification de la politique de tarification du « service de taxi ».

La présente réforme a donc tenté de parvenir à un équilibre entre ouverture du marché et intégration des nouvelles innovations propre à ce secteur d'activité en pleine mutation sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur, ce qui mettrait inévitablement à mal les exigences essentielles pour le consommateur en terme de sécurité, fiabilité, qualité et accessibilité financière du service, ainsi que la possibilité pour l'autorité publique d'assurer une meilleure politique de mobilité.

2.3. La vision et objectifs de la politique de transport rémunéré de personnes par route

Le présent projet de décret entend donc impérativement tenir compte des besoins nouveaux des consommateurs de services de transport, en préservant un service d'intérêt général, avec le souci d'inclure les nouvelles technologies de communication.

Ce faisant, la nouvelle réglementation entend promouvoir une mobilité intégrée, mieux identifiée et respectant les professionnels du secteur en les traitant de manière équitable, sans préjudice des différences de traitement liées à leur situation spécifique, en vue de garantir un service de qualité et durable. En ce sens, le décret s'appuie sur les valeurs fondamentales suivantes : la disponibilité du service, la facilité d'utilisation, la sécurité du service, son coût, sa qualité, sa modernité, son caractère responsable, l'évaluation du service et sa transparence.

3. Les cinq axes stratégiques fondant la présente réforme

Cinq axes stratégiques ont dès lors été mis en oeuvre pour réaliser la réforme du présent cadre juridique.

3.1. Premier axe stratégique : une segmentation des services

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée sur le marché de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de personnes en trois catégories distinctes : les « services de taxi », les « services de transport à finalité spéciale » et les « services de transport à finalité sociale ».

La première catégorie de transport rémunéré de personnes, appelée « service de taxi » regroupe sous la même coupole les « Taxi de Rue » (services de transport rémunéré de personnes ayant recours exclusivement à un « service d'intermédiation électronique »),

et les « Taxi de station » (services de taxi « classiques »). Le projet de décret veille à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus et ainsi discriminés en allant trop loin dans le rapprochement du cadre légal et réglementaire leur étant applicable. Des distinctions ont dès lors été maintenues au regard de leurs spécificités.

Parmi leurs similitudes, la plus frappante est celle d'une certaine disponibilité immédiate et permanente des services qui permet ainsi de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale » qui se programme et ne peut être effectué que dans un cadre fixé à l'avance en termes de destination ou de type de bénéficiaires, et du « service de transport à finalité sociale » qui comme son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible. La caractéristique de la catégorie « services de taxis » par rapport aux deux autres est donc la réactivité du service. Le véhicule de transport est soit mis à disposition du public via un point de stationnement déterminé sur la voie publique, ou en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, soit disponible via une commande verbale ou électronique.

La deuxième catégorie de service de transport rémunéré de personnes est appelée « service de transport à finalité spéciale ». Il s'agit d'une catégorie marquée par son caractère « planifié » et « spécifique ». Une demande d'« autorisation d'exploitation » auprès du Gouvernement doit être introduite et non une « licence d'exploitation » auprès de la Commune, comme pour les services de taxis. La nature même du service proposé justifie des normes très différentes en termes de règles de stationnement, de zones d'exploitation (inexistantes pour cette catégorie où l'on peut circuler librement sur tout le territoire régional), de tarifs, que de modalités contractuelles.

Dans le cadre de ce service, l'exploitant est tenu de choisir une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement (cérémonies, organisations événementielles, aéroport, transport scolaire...).

Dans le cadre du décret de 2007, le législateur wallon a souhaité faire une distinction, au sein de la catégorie de « transport à la demande », entre le transport réservé à une personne ou une société déterminée d'une part et le transport collectif d'autre part. Toutefois, dans les faits, il a pu être constaté que la majorité des exploitants sollicitaient les deux types d'autorisation (autorisation d'exploiter, d'une part, un service de location de voitures avec chauffeur et, d'autre part, un service de taxis collectifs). Dans le cadre des courses dites « planifiées » le présent décret opère dès lors une fusion de ces services afin de ne plus distinguer les transports réservés via un bon de commande d'un côté et sur la base d'un contrat d'une durée minimum de l'autre et sans plus retenir la réservation d'une place d'un côté ou du véhicule entier de l'autre.

La troisième catégorie de transport rémunéré de personnes est celle des « services de transport à finalité sociale ». Il y a évidemment lieu de maintenir la catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée

de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément. Cette catégorie devait toutefois être précisée afin d'éviter des problèmes d'interprétation, notamment au niveau du point de départ de la course et du contenu du tarif. La pratique de l'utilisation des titres services en matière de transport devait également être réglée dans la mesure où celle-ci est était contraire à la réglementation fixant un tarif au kilomètre ou forfaitaire et non horaire. Le présent décret entend donc rejeter cette pratique.

3.2. Deuxième axe stratégique : un système d'autorisation/licence d'exploiter lié à l'accès à la profession

Si en termes de sécurité pour le client, le décret instaure un système d'agrément encadrant les services d'intermédiation électroniques et les plateformes qu'ils mettent à disposition, il est également nécessaire de garantir la qualité des services proposés par tous les opérateurs, indépendamment de leur modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité, via un système d'accès à la profession qui complète la licence (dans le cadre du service de taxi) ou l'autorisation (dans le cadre du service de transport à finalité spéciale) d'exploitation.

Ces licences et autorisations étaient jusqu'à présent liées à l'exploitant en personne physique ou en société et avaient une durée de cinq ans, renouvelable, pour chacune des catégories. Celles-ci étaient délivrées sur la base du respect des conditions de moralité, solvabilité et qualification professionnelle.

Le présent décret impose désormais à l'exploitant, personne physique ou morale, comme préalable à toute demande de licence/d'autorisation d'exploitation, qu'il obtienne un « accès à la profession » autant pour les « services de taxi » que les « services de transport à finalité spéciale ». Cet accès à la profession sera délivré à l'exploitant après examen du respect de diverses conditions. L'une d'entre elles est liée au lieu d'établissement qui doit être stable et effectif et situé sur le territoire de la Région wallonne.

L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera en mesure de solliciter les autorisations ou licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules exploités. Il s'agit en effet de l'autre manière de garder un certain contrôle sur la qualité des services proposés.

3.3. Troisième axe stratégique : une plus grande sécurité pour le client

Le troisième axe tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service vis-à-vis des chauffeurs. La réglementation jusqu'ici en vigueur était déjà relativement adaptée aux besoins identifiés dans le cadre de la réforme actuelle. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale seront donc maintenues.

Le présent décret vise cependant à responsabiliser davantage le chauffeur dans l'optique d'une amélioration du service pour le client. Dans cette optique, le certificat de capacité sera amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur : identité complète, expérience, exploitant, ...) et sera affiché à bord du véhicule.

Alors que sous le régime du décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent présenter un certificat de capacité, le présent décret étend cette exigence à toutes les catégories de service, de sorte que tous les chauffeurs devront disposer de ce document. Cette uniformité répond également à l'objectif d'une plus grande sécurité pour le client.

Ce troisième axe tend également à renforcer le contrôle des courses via l'obligation de la présence d'un appareil permettant d'enregistrer tous les déplacements à bord des véhicules. Cette exigence, s'apparentant à une « boîte noire » (ou tout autre système équivalent) s'attache à tous les véhicules affectés à un service de taxis ainsi qu'à certains véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, selon la finalité poursuivie.

3.4. Quatrième axe stratégique : Un système de gestion des plaintes et un système répressif influent

Le présent décret met en place un nouveau système de gestion de plaintes qui sera organisé par le Gouvernement, complémentairement à celui éventuellement mis en place par les services eux-mêmes (c'est le cas de la société *Uber* qui a déjà un système de gestion de plaintes accessible aux clients mais aussi de certains exploitants qui disposent d'une flotte relativement importante). Il s'agit de mettre des moyens de contestation faciles à disposition des usagers en cas de problèmes avec un service, tel qu'un formulaire électronique, ainsi que de faire connaître ces moyens de contestation aux usagers en rendant leur affichage obligatoire à bord de tous les véhicules.

Quant au système répressif jusque-là en vigueur, si le système d'amendes administratives effectif depuis 2011 démontre une certaine utilité, le présent décret entend le rendre encore plus efficace, parallèlement à la procédure pénale, notamment via la généralisation des amendes administratives.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon. Il sera désormais possible aux agents compétents de procéder, sur instruction du parquet, à la saisie du véhicule dans certaines circonstances et particulièrement lorsque celui-ci ne disposera d'aucune autorisation ou licence d'exploitation. Le décret tend également à assurer une communication optimale entre les communes. Le refus ou le non-renouvellement de l'autorisation est prévu en cas de non-paiement des amendes administratives.

3.5. Cinquième axe stratégique : une communication tarifaire claire et transparente

Le cinquième axe autour duquel s'oriente la présente réforme est l'adoption de règles tarifaires claires et transparentes en fonction des spécificités de chacun des services.

En ce qui concerne les services de Taxi de station (actuels taxis « classiques »), la volonté est de maintenir des tarifs fixes (maximas, prix au kilomètre, temps d'attente, zones, tarif de nuit, ...), dont le respect et le contrôle est assuré par le taximètre.

En ce qui concerne les services de Taxi de rue, utilisant exclusivement les plateformes d'intermédiation électroniques, dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l'offre et de la demande, le décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et/ou maximum. Il est exigé par ailleurs que ces plateformes d'intermédiation électroniques soient transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge. Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément. Les courses dites « planifiées », qui relèvent de la catégorie de services de transport à finalité spéciale, sont quant à elle formalisées par un contrat librement conclu au préalable entre l'exploitant et le client qui devra indiquer les tarifs applicables.

Enfin, dans chacun de ces services la possibilité de payer par voie électronique devra être systématique afin d'assurer une traçabilité et un juste prix pour le client.

Commentaire des articles

Titre I. Champ d'application et Définitions

Article 1

1°, 2° et 3°

Sont intégrées dans la catégorie la plus large des « services de taxi », à la fois les services de taxi dits « classiques », identifiés dans le cadre du Décret sous l'appellation « Taxi de station », et les services de taxi ayant recours uniquement à des « services d'intermédiation électronique de transport (que l'on qualifie aujourd'hui de taxis « *Uber* » ou « voiture avec chauffeur ») identifiés dans le cadre du Décret sous l'appellation de « Taxi de rue ».

La catégorie « service de taxi » regroupe sous la même coupole les « Taxi de station » et les « Taxi de rue » afin de matérialiser la volonté de réguler ce secteur d'activités de manière plus globale et d'ainsi reconnaître les similitudes qui existent entre ces deux types de services en les soumettant à un cadre légal et réglementaire en partie commun. Bien que soucieux d'assurer enfin une concurrence loyale entre ces derniers, le Décret veille cependant à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus. Des régimes distincts ont dès lors été maintenus au regard de leurs spécificités afin de ne pas les discriminer.

Parmi leurs similitudes, l'on relèvera essentiellement le caractère général de leur finalité ce qui permet de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale », qui impose à son exploitant de choisir à l'avance une série de catégorie de destinations qu'il desservira, et du « ser-

vice de transport à finalité sociale » qui comme son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible.

La caractéristique commune de cette nouvelle catégorie, et qui justifie leur rapprochement, est donc la liberté de la destination choisie par le client et une ouverture à tout le public.

Si jusqu'à aujourd'hui un véhicule affecté à un « service de taxi » devait impérativement disposer d'un taximètre, il semble que cette obligation ne corresponde plus à la nouvelle réalité du secteur. En effet, d'autres systèmes permettent aujourd'hui de répondre à une sécurité tarifaire pour le client à condition que ceux-ci soient encadrés. C'est la raison pour laquelle les services de cette catégorie peuvent avoir recours à un taximètre, à un système équivalent, ou à une plateforme d'intermédiation électronique.

Ainsi, le service de Taxi de station est caractérisé par la présence d'un taximètre -ou autre équipement similaire- à bord du véhicule pouvant être réservé par n'importe quel moyen (téléphone, plateforme électronique, réservation en ligne ou hélé dans la rue) et s'apparente dès lors au Taxi classique d'aujourd'hui alors que le second se caractérise par l'utilisation exclusive d'un service d'intermédiation électronique de transport, nouveau concept lui-même défini au 4°.

Les terme Taxi de station et Taxi de rue ont été choisis afin d'harmoniser la législation wallonne avec les législations bruxelloises et flamandes.

4°

Les services à finalité sont, comme leurs noms l'indiquent, des services de transport spécifiques dont la finalité est prédéterminée à l'avance (à savoir, le type de destinataires ou de destinations).

Dans le cadre du « service à finalité spéciale », l'utilisateur choisira donc sa destination dans les limites de(s) la finalité(s) choisie(s) par le service et autorisée(s) par le Gouvernement au préalable. Par exemple, un service de taxi à finalité « aéroport » pourra conduire ses clients vers ou depuis n'importe quel aéroport mais ne pourra pas réaliser de courses sortant de cette catégorie de destination.

Le service à finalité sociale se distingue du service à finalité spéciale en ce qu'il ne peut qu'être organisé par un Organisme, actif dans le secteur social, agréé par le Gouvernement et que les tarifs sont limités à une indemnisation fixée par le Gouvernement. Il s'agit en outre d'un service qui ne peut poursuivre aucun but de lucre contrairement aux deux autres catégories de service organisées par le Décret.

6°

Le « service d'intermédiation électronique de transport » est un service utilisé par certains services de taxi. Les services de taxi « classiques », appelé Taxi de station dans le cadre du Décret (que l'on oppose généralement encore aujourd'hui aux taxis « Uber » ou « voiture avec chauffeur »), n'ont pas (encore) pour habitude d'avoir recours à ce type d'intermédiaire pour entrer en contact avec leur clientèle. En effet, les moyens les plus courants de faire usage de ce service de taxi est de le commander en ligne ou par téléphone, de

l'héler dans la rue ou encore de le retrouver à un point de stationnement. A l'inverse, les services de taxi style « Uber », que l'on appelle *Taxi de rue* dans le cadre du Décret, ont recours à ce type d'intermédiaire de transport qui est un service indépendant du service de transport lui-même.

Ce service intermédiaire met à la disposition des chauffeurs (utilisant un véhicule disposant d'une licence de Taxi de rue) un service d'intermédiation leur permettant de connaître la demande des clients potentiels en temps réel et d'y répondre si leur service est disponible. Ce service intermédiaire permet de faire rencontrer l'offre et la demande à un moment et en un lieu donné et d'annoncer des prix estimatoires fixés par le service d'intermédiation (dans les limites déterminées par le Gouvernement) et sur lesquels ce dernier ponctionnera un pourcentage en échange de son service.

L'« opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » est la personne physique ou morale qui fournit le service d'intermédiation électronique de transport dans les conditions qu'il détermine. L'on notera cependant qu'il sera probablement plus fréquent que cette personne soit une personne morale (le plus souvent une société) qui possède et soit à l'initiative de la mise en place et de la mise à disposition de ce type de service.

9°

La notion d'exploitant est importante en ce qu'elle permet de qualifier la personne qui sera débitrice des obligations propres au nouveau cadre légal instauré par le Décret. Le critère permettant d'identifier cette personne est celui de la propriété du véhicule (ou de sa disposition à long terme). Il en résulte que la personne de l'exploitant pourrait dans certains cas être également celle qui effectue le transport à proprement parler, à savoir le chauffeur dans l'hypothèse où ce dernier exerce son activité pour son propre compte et possède son véhicule.

Les obligations à charge de l'exploitant visent essentiellement la responsabilité de devoir disposer d'un certificat d'accès à la profession et d'une licence d'exploitation (taxis) ou d'une autorisation d'exploiter (service à finalité spéciale) pour chacun des véhicules dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

L'on entend par « disposition à long terme », une location de longue durée (plus de 12 mois) tels que les contrats de leasing, renting ou encore vente à tempérament.

10°

Le « gestionnaire de transport » est la personne physique qui gère de manière effective et permanente le service de transport rémunéré pour le compte de l'exploitant. Lorsque l'exploitant est une personne morale, il est en effet nécessaire que les obligations qui pèsent sur ce dernier puissent être effectivement et concrètement remplies par l'intermédiaire d'une personne physique, désignée par la personne morale pour gérer le service et répondre des obligations de cette dernière. La question se pose moins lorsque l'exploitant est une personne physique qui a fortiori, travaillant pour son

propre compte, veillera à remplir ses obligations elle-même.

11°

Le chauffeur est la personne qui effectue le déplacement soit pour le compte de l'exploitant soit pour son compte à lui comme exploitant.

12°

Cette définition limite le champ d'application de la présente réglementation aux « petits véhicules » de 9 places maximum, chauffeur compris, par opposition aux véhicules de plus grande capacité encadrés par une réglementation spécifique.

Par ailleurs, sont également exclus du présent décret les véhicules relevant du transport médico-sanitaire visés par le Code wallon de l'Action sociale et de la santé du 29 septembre 2011, et plus spécifiquement les véhicules sanitaires légers (VSL) qui tombaient auparavant sous le champ d'application du décret taxis de 2007.

13°, 14°

Dans la mesure où notre pays est divisé en trois régions et que chaque région est habilitée à prendre ses propres dispositions en cette matière, il est utile de distinguer le trajet intra-régional, dont l'itinéraire se situe au sein même de notre région, du trajet inter-régional qui va au-delà des frontières de la région wallonne.

En effet, selon que le trajet est inter ou intra-régional, les règles concernant l'autorité qui délivre l'autorisation sont différentes.

Le point de départ ou d'arrivée, visent le lieu du client et non du chauffeur.

15°, 16°

Par souci de bonne différenciation entre le service de taxis et le service de transport à finalité spéciale, des termes distincts sont utilisés pour qualifier l'accès à l'exercice de tel ou tel service.

Ainsi, l'exploitant d'un service de taxis disposera d'une « licence d'exploitation », alors que l'exploitant d'un service de transport à finalité spéciale disposera d'une « autorisation d'exploiter ».

Contrairement aux autorisations délivrées sous l'empire du Décret de 2007 (une autorisation par exploitant pour X véhicules), les licences et autorisations sont délivrées pour chaque véhicule utilisé. Dorénavant, il n'y aura par conséquent plus d'attestation relative au véhicule mais une licence/autorisation par véhicule.

Article 2

Le Décret entend s'appliquer aux services de transport de personnes par route, par opposition au transport de personnes aérien, ferroviaire et maritime ou au transport de choses.

Quel que soit la catégorie de service, le Décret ne vise que le transport rémunéré, c'est-à-dire par le moyen de véhicule de petite capacité, tel que défini par l'article 2,9°.

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de manière à tenir compte de la nouvelle réalité du marché de l'offre et de la demande tout en veillant à leur encadrement tarifaire et qualitatif et également à une transition adéquate avec les anciennes catégories de services.

Cette nouvelle classification des services a donc été pensée sur la base d'un nouveau critère, celui de leur finalité : générale (« services de taxi »), spécifique (« services de transport à finalité spéciale ») ou sociale (« services de transport à finalité sociale »).

Article 3

La création d'une Commission des services de transport rémunéré de personnes par route (et des sous-commissions) permet un échange concret et une bonne entente entre l'administration et les différents partenaires tant institutionnels que sociaux. Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités d'exécution et la composition de cette Commission ainsi que ses missions. Notamment, la proposition de la réévaluation annuelle des limitations tarifaires et des nombres de taxis autorisés.

Titre II. L'accès à la profession

Article 4

L'article 2, 6°, définit l'exploitant comme étant le propriétaire du véhicule ou la personne qui en a la disposition à long terme et qui est titulaire d'une licence/autorisation d'exploitation pour ce véhicule et du certificat d'accès à la profession.

Le certificat d'accès à la profession est donc l'une des conditions pour pouvoir exploiter dans le cadre d'un service de taxi ou d'un service à finalité spéciale, et a fortiori pour être qualifié d'exploitant au sens du présent Décret. L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera donc en mesure de solliciter les autorisations/licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules qu'il possède et qu'il souhaite mettre en circulation.

Ce certificat permet de garantir la qualité des services proposés, indépendamment de leurs modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité. Il vise ainsi la personne de l'exploitant et complète de la sorte la licence/autorisation d'exploitation, davantage attachée au véhicule. En effet, contrairement à la licence/autorisation qui doit être délivrée pour chaque véhicule (et qui a pour objet entre autres d'identifier sa durée de validité liée à l'âge du véhicule, la zone sur laquelle le véhicule peut circuler, le type de service auquel il est attaché (etc.)), l'accès à la profession doit quant à lui être obtenu une fois par chaque exploitant et permet ainsi de garantir une série d'exigences de qualité liées exclusivement à sa personne.

La délivrance de l'accès à la profession est soumise au respect des cinq conditions énoncées dans le Décret :

- établissement stable et effectif en Région wallonne;
- moralité;
- solvabilité;
- respect des obligations sociales et fiscales, et;
- qualification professionnelle.

Ces conditions seront précisées par le Gouvernement.

En voici le détail :

- la condition pesant sur l'exploitant d'avoir un « établissement stable et effectif » sur le territoire de la Région wallonne est justifiée par la nécessité d'éviter que des personnes établies sur le territoire d'une autre Région et souhaitant exercer leur activité sur le territoire de cette autre Région, c'est-à-dire sans aucune intention de proposer leurs services sur le territoire de la Région wallonne, n'obtiennent d'accès à la profession leur ouvrant ensuite le droit de demander une licence/autorisation d'exploitation. Le fait d'avoir toléré cette « fuite » des licences par le passé au profit de services exercés sur le territoire d'autres Régions fut particulièrement disruptif pour la politique de mobilité de la Région wallonne dès lors que la délivrance des licences y est organisée par zones et dépendantes de quotas spécifiques.

Dans l'état actuel de la législation Régionale wallonne en effet, l'exploitant d'un service de location de voitures avec chauffeur qui a son siège social sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Région flamande est en droit de solliciter et d'obtenir de la Région wallonne une autorisation d'exploitation, alors même qu'il n'a sur le territoire wallon ni son siège social ni un siège d'exploitation et ni aucun établissement stable et effectif. Le Décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 permet qu'il en soit ainsi, puisqu'il n'impose pas formellement une telle obligation au demandeur d'autorisation.

Cette lacune a pour conséquence qu'un exploitant se trouvant dans cette situation et circulant sur le territoire bruxellois entre en infraction avec la législation de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, l'article 16 de l'ordonnance régionale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, tel qu'interprété par l'arrêt n° 41/2010 rendu par la Cour constitutionnelle le 29 avril 2010, sanctionne les exploitants qui, ayant leur siège social sur le territoire bruxellois, circulent sur ce dernier, et au départ de celui-ci, sans autorisation ou avec une autorisation délivrée par la Région wallonne. La situation est identique pour le même exploitant circulant cette fois sur le territoire de la Région flamande et au départ de celui-ci.

C'est l'absence dans le Décret du 18 octobre 2007 de tout critère de rattachement au territoire wallon qui permet ainsi à un exploitant n'ayant pas son

siège social sur celui-ci, ni un siège d'exploitation, ni un établissement stable et effectif, de solliciter une autorisation de la Région wallonne à la seule fin de circuler, non pas sur le territoire wallon, mais sur le territoire bruxellois ou/et flamand.

Cette possibilité pose question au regard du principe de l'exclusivité des compétences territoriales qui veut que, lorsqu'un législateur régional adopte un Décret ou une ordonnance, il détermine un ou plusieurs critères permettant une localisation de l'objet du Décret ou de l'ordonnance sur le territoire de sa compétence, afin qu'il soit garanti que toute situation concrète soit réglée par un seul législateur.

Certes, dans l'État fédéral belge, chaque collectivité fédérée jouit d'une pleine autonomie dans le traitement, notamment législatif, des matières qui lui sont attribuées, par la Constitution ou en vertu de la Constitution. A s'en tenir à cette autonomie, il faut admettre que la Région wallonne peut, en l'occurrence, retenir n'importe quel critère de rattachement.

Toutefois, ce même État fédéral est construit sur le principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143, §1^{er}, de la Constitution. La Cour constitutionnelle considère que ce principe implique l'obligation « *de ne pas perturber l'équilibre de la construction fédérale dans son ensemble* ». Or, dès le moment où les deux autres régions se sont également dotées d'une législation en la matière et où, se basant sur l'existence de ces législations, la Cour constitutionnelle privilégie un critère décisif de rattachement – en l'occurrence le siège social –, la loyauté fédérale encourage, à défaut d'obliger, le législateur de la Région wallonne à adopter le même critère de rattachement ou, tout au moins, de s'en inspirer.

Afin d'éviter qu'un exploitant installe un siège social ou d'exploitation sur le territoire wallon dans le seul but d'obtenir l'accès à la profession mais sans intention d'y exercer effectivement son activité, la Région wallonne a préféré retenir, comme critère de rattachement, « l'établissement stable et effectif » et non le siège social car seul ce critère permet d'apprécier la réalité des activités d'un exploitant sur le territoire wallon. C'est d'ailleurs le critère également retenu par la réglementation européenne en matière de transport par route⁽¹⁾ et dont le présent Décret s'inspire.

Divers critères permettent de déterminer la réalité du lieu d'établissement stable et effectif. La législation européenne retient le plus souvent le lieu où :

- sont conservés les documents d'entreprise;
- un ou plusieurs véhicules sont immatriculés – détenus en pleine propriété ou location-vente ou location ou crédit-bail;

1. Article 5 du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles Communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

- l’exploitant dirige effectivement et en permanence l’activité relative aux véhicules (équipement administratifs et équipements techniques dans un centre d’exploitation tel qu’un garage);
- l’exploitant est inscrit au registre de commerce des sociétés;
- l’exploitant est soumis à l’impôt sur les revenus;
- l’exploitant à un numéro de TVA;
- l’exploitant possède un nombre de véhicules et chauffeurs proportionnés à la taille de l’entreprise;
- .

Certains de ces critères n’étant opérant que dans le cadre intra-européen et non intrarégional, tel que l’inscription au registre des sociétés, le numéro de TVA ou l’impôt sur les revenus qui sont régulés au niveau national et non régional.

- la condition relative à la « moralité », deuxième condition requise par le certificat d’accès à la profession, vise le fait de pouvoir présenter un certificat de casier judiciaire n’inscrivant pas certaines infractions ou condamnations précisées par le Gouvernement afin d’assurer aux usagers un niveau élevé de sécurité et de qualité conformément aux orientations et axes stratégiques présentés par l’exposé des motifs.
- la condition relative aux « obligations fiscales et sociales » est un moyen de contraindre les professionnels de ce secteur d’activité à s’y conformer. Le Décret veille à éviter qu’une personne puisse fournir un service de transport rémunéré malgré sa négligence vis-à-vis de ses obligations légales. Il s’agit d’une des retombées de la politique mise en place par le Décret visant à assurer un encadrement légal plus rigoureux des professionnels de ce secteur d’activité.
- la condition relative la « qualification professionnelle » est attestée par le biais d’un examen à l’issue d’une formation obligatoire organisée par le Gouvernement et qui veillera à vérifier que le futur exploitant dispose d’une connaissance suffisante des règles en matière de transport rémunéré de personnes par route.

Enfin, reste la condition relative à la « solvabilité » de l’exploitant. Il s’agit d’exigences similaires à celles déjà prévues par le précédent Décret et consistant à vérifier qu’il détient bien la propriété du véhicule ou en dispose à long terme, qu’il puisse honorer ses obligations financières telles que le paiement des primes d’assurances pour le transport rémunéré de personnes.

Ces éléments sont davantage précisés par le Gouvernement.

Le Gouvernement déterminera également l’ensemble de la procédure liée à l’accès à la profession ainsi que la forme et le contenu du certificat d’accès à la profession.

Article 5

A l’instar de la réglementation concernant les véhicules de plus grande capacité, le Décret prévoit que l’accès à la profession soit renouvelé tous les 5 ans.

Des motifs de refus de renouvellement sont prévus :

- l’exploitant ne répond plus aux conditions liées à l’accès à la profession;
- l’exploitant ne respecte pas la réglementation qui lui est applicable;
- l’exploitant ne paie pas les amendes qui lui ont été infligées à la suite d’une infraction à la présente réglementation.

Il est important que l’exploitant respecte ses obligations et répare les infractions commises pour pouvoir conserver l’accès à la profession.

Le Gouvernement peut vérifier le respect des conditions relatives à l’accès à la profession à tout moment et pas uniquement au moment du renouvellement. Il invitera l’exploitant à se mettre en ordre dans le délai qu’il détermine.

L’exploitant disposant d’un accès à la profession est tenu de répondre à toute interpellation de l’administration dans le cadre de la vérification du respect des conditions de son accès à la profession.

Article 6

Est visé par « changement relatif à sa situation » le fait par exemple de changer d’établissement ou encore d’avoir une condamnation.

Article 7

Une procédure de suspension et de retrait de l’accès à la profession a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les exploitants qui ne répondent plus aux conditions liées à l’accès à la profession et/ou qui ne respectent pas la présente réglementation.

Titre III. L’agrément du service d’intermédiation électronique

Article 8

En termes de transparence tarifaire, la volonté en ce qui concerne les taxis de station est d’encadrer les tarifs de manière fixe dont le respect et le contrôle seront assurés par le taximètre ou tout autre équipement similaire.

En ce qui concerne les services de taxi de rue utilisant exclusivement un service d’intermédiation électronique mettant à disposition une « plateforme d’intermédiation électronique », dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l’offre et de la demande, le Décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et maximum.

Il est nécessaire que les plateformes d’intermédiation électroniques mises à disposition des taxis soient

des plus transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge.

Le service d'intermédiation électronique devra donc avoir obtenu un agrément préalable lui permettant d'exercer cette activité.

La condition d'agrément relative à l'établissement stable et effectif est mue par le même souci que celui ayant mené au choix du critère de rattachement pour les exploitants dans le cadre de l'accès à la profession (La Région souhaite veiller à ce que des entreprises réellement implantées sur son territoire ou sur celui d'un État membre puisse jouir de cet agrément et intégrer le marché). Le choix de ce critère permet ainsi d'éviter les entreprises dites « boîtes aux lettres ».

Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément.

Notons qu'un exploitant a la possibilité de s'affilier à plusieurs plateformes afin d'éviter toute exclusivité.

Article 9

Il est nécessaire de vérifier le respect des conditions de l'agrément de manière régulière mais aussi systématique. Une procédure de renouvellement d'agrément est donc organisée tous les cinq ans afin d'y veiller et également de contrôler le respect par l'opérateur du Décret et de ses arrêtés ainsi que de la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle telle que la législation fiscale, sociale et environnementale.

Si dans le cadre de cette vérification, l'autorité constate que l'opérateur ne respecte plus ces législations ou ne remplit plus les conditions liées à l'agrément, le renouvellement sera refusé.

Afin d'assurer le recouvrement des amendes infligées, la délivrance du renouvellement de l'agrément ne sera également pas octroyée si l'opérateur reste en défaut de paiement de celles-ci.

Article 10

L'opérateur informe le Gouvernement de tout changement relatif à sa situation tels que l'adresse du siège ou encore l'identité de la personne chargée de la gestion journalière.

Article 11

Une procédure de suspension et de retrait de l'agrément a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les opérateurs qui ne répondent plus aux conditions liées à l'agrément et/ou qui ne respectent pas les réglementations qui les concernent.

Titre IV. Les services de taxis

Chapitre 1^{er}. Dispositions communes

Section 1. Principes

Article 12

Cet article régit les trajets intra et inter-régionaux.

Article 13

Un même véhicule est affecté soit au service de Taxi de station soit au service de Taxi de rue, selon l'équipement utilisé dans le cadre des courses. Il ne peut être affecté aux deux services. Un taxi de station peut utiliser une plateforme comme moyen de réservation.

Article 14

La licence d'exploitation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service, c'est-à-dire dans les limites fixées par le Gouvernement qui se charge de fixer des quotas selon le service Taxi de station ou Taxi de rue. Une licence ne peut être délivrée au-delà des quotas déterminés par le Gouvernement sauf dans un seul cas déterminé. Toute licence délivrée au-delà du quota sera annulée par le Gouvernement conformément aux dispositions de l'article 19.

Le quota est réexaminé annuellement par la Commission taxi.

Article 15

Les taxis de station conservent le privilège du stationnement déjà en vigueur sous l'ancien régime : à savoir le droit exclusif de pouvoir se garer sur les emplacements publics marqués du sigle « taxis ».

Article 16

Les taxis de rue ne peuvent stationner sur les emplacements marqués du sigle « taxis » et à moins de cent mètres de ceux-ci afin de ne pas engendrer de confusion entre les deux types de service dans le chef de la clientèle.

Article 17

Les tarifs sont encadrés par le Gouvernement afin de maintenir l'intérêt économique tant pour les exploitants que pour les clients.

Chapitre 2. De la licence d'exploitation

Section 1. De la demande de licence d'exploitation

Article 18

L'exploitant, une fois titulaire de l'accès à la profession, doit, pour exercer son activité sur le territoire de la Région wallonne, introduire une demande de licence d'exploitation pour chacun des véhicules qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre de son activité. L'exploitant est libre de choisir la ou les Communes auprès de laquelle ou desquelles il souhaite introduire sa demande.

Article 19

L'exploitant est libre de choisir la Commune auprès de laquelle il introduit sa demande et devra respecter les règles relatives au service (Taxi de station ou Taxi de rue) auquel il affecte son véhicule.

La Commune peut fixer, dans les limites arrêtées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation à conditions que celles-ci ne soient pas contraires aux dispositions générales. Elle pourrait par exemple fixer une couleur pour les véhicules ou exiger le siège ou le domicile de l'exploitant sur son territoire.

Le Collège communal est compétent pour délivrer la licence d'exploitation.

Il est prévu que la Commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement dans le but de lui réserver un droit de regard et le cas échéant la possibilité d'annuler la licence qui a été délivrée si elle est délivrée en violation des dispositions du Décret (par exemple en dehors des quotas autorisés). La procédure s'apparente à une tutelle générale d'annulation.

Article 20

Il est indispensable que la licence permette d'identifier autant le véhicule pour lequel une licence a été délivrée que la commune le type de service (Taxi de station ou Taxi de rue) auxquels il est affecté ainsi que l'identité de l'exploitant et la durée de validation de la licence.

Ces éléments permettront un contrôle optimal du respect des règles relatives aux différents types de services.

Article 21

Cette disposition prévoit les cas dans lesquels la licence d'exploitation est refusée.

La licence d'exploitation est notamment refusée à l'exploitant qui est déjà titulaire d'une licence d'exploitation et/ou d'une autorisation d'exploiter (sans préjudice des dispositions relatives à l'usage mixte) ou qui ne dispose plus d'un accès à la profession valable, préalable nécessaire à l'obtention d'une licence.

Le non-respect de la législation applicable (générale et plus spécifique) entraîne également un refus de licence, de même que le défaut de paiement d'une amende fixée en vertu du présent Décret.

Il va de soi que toute licence sera également refusée au véhicule qui ne respecte pas les conditions fixées.

Section 2. De la durée de la licence d'exploitation

Article 22

Une licence ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service

qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue pas le Gouvernement dans le cadre du présent Décret qui l'en habilite.

Dans le cadre du précédent Décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, cette fois un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 15.

Article 23

Etant donné qu'une licence est attribuée par véhicule et que celle-ci s'éteint au moment où le véhicule a atteint l'âge maximal fixé, il n'existe plus de procédure de renouvellement de licence comme par le passé.

Il est toutefois important que l'exploitant puisse conserver sa licence afin d'y affecter un autre véhicule moins âgé.

Ce droit de priorité lui est accordé à condition qu'il respecte le délai fixé pour l'introduction de sa nouvelle demande, qu'il ne fasse pas l'objet d'un motif de refus d'obtention de licence et qu'il respecte les dispositions concernant la demande d'exploitation.

Section 3. De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Article 24

Dans les limites définies par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une « licence de réserve » pour les véhicules de réserve dont il est le propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

Ces véhicules ne sont destinés à être mis en circulation que lorsqu'un véhicule sous licence « normale », c'est-à-dire délivrée en vertu de la section 1 du chapitre 3 du Titre III, est indisponible et ce uniquement le temps de cette indisponibilité et pour fournir le même service Taxi de station ou Taxi de rue que celui du véhicule sous licence indisponible.

Les « licences de réserve » permettent dès lors à l'exploitant d'anticiper l'indisponibilité d'un véhicule en se munissant non seulement dudit véhicule de réserve mais également de la licence qui lui permettra de l'utiliser en cas d'indisponibilité de l'un de ses véhicules sous licence « normale ».

Le Gouvernement est habilité à fixer un nombre maximum de véhicule de réserve par rapport au nombre de licences d'exploitation détenue par un exploitant afin d'éviter des abus de la part des exploitants et un détournement de la finalité du véhicule de réserve.

Section 4. De la demande d'une licence temporaire

Article 25

Lors de la survenance d'un incident fortuit précisé, à savoir accident de la route, panne mécanique grave, incendie ou vol, l'exploitant peut introduire une demande au Collège communal visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici surtout l'hypothèse de l'exploitant qui ne serait pas titulaire de « licences de réserve » et qui face à cette situation imprévue se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule. Ici une limite dans le temps a été fixée à trois mois ce qui permettra à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Il est évident que le véhicule de remplacement doit au minimum être équipé pour assurer le service – Taxi de station ou Taxi de rue – auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Vu l'urgence dans le cadre de l'utilisation d'un véhicule de remplacement, la procédure est simplifiée et ne nécessite pas immédiatement une autorisation. Ainsi, une déclaration auprès de la Commune suffit à moins que l'indisponibilité du véhicule dépasse un délai de 15 jours.

Section 5. Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Article 26

Le principe est que l'exploitant ne peut disposer librement de ses licences en ce sens qu'il ne peut pas les céder ni en disposer d'une quelconque manière que ce soit si ce n'est en son nom personnel et pour son propre compte.

Cette incessibilité connaît toutefois 3 exceptions :

- il est prévu que le conjoint/cohabitant légal ou parent puisse reprendre les licences d'un exploitant en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce dernier.

Ils seront donc subrogés dans les droits de l'exploitant décédé, ce pour autant qu'ils remplissent les conditions pour pouvoir exploiter les licences reprises. Le précédent Décret ne permettait quant à

lui d'exploiter ces licences que jusqu'à leur terme sans possibilité de renouvellement;

- il est également admis que l'exploitant personne physique puisse céder ses licences lorsqu'il décide de poursuivre son activité non plus en personne physique mais en société. Il est requis entre autres pour cela qu'il ne soit pas associé minoritaire au sein de cette nouvelle structure et qu'il en devienne le gestionnaire de transport pendant trois ans au moins. Cela se justifie par le fait que l'intention de cette cession est que l'exploitant personne physique cède son autorisation à lui-même, sous une autre forme juridique;
- l'exploitant personne physique, après au moins 10 années consécutives d'activité qui décide d'arrêter totalement son exploitation est autorisé à céder la ou les licence(s) dont il dispose. Il ne pourra plus introduire de demande de licences auprès de la même Commune pendant les 10 prochaines années.

L'on tente ici d'éviter toute tentative de marché parallèle des licences qui échapperait *de facto* au contrôle des autorités.

Article 27

Les véhicules sous licence ne peuvent être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent Décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 25. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants.

Section 6. Des recours

Article 28

Comme par le passé, le demandeur qui reçoit une décision de refus ou qui ne reçoit pas de réponse de la Commune trois mois après l'introduction de sa demande peut introduire un recours auprès du Gouvernement, dans un délai de 15 jours.

Le Gouvernement dispose quant à lui d'un délai de 3 mois pour statuer sur le recours introduit par l'exploitant contre la Commune.

Les modalités relatives à la procédure de recours seront précisées au sein d'un arrêté.

Section 7. De la suspension et du retrait

Article 29

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision de l'autorité communale, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus de licence,

à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement et un recours peut être introduit contre la décision de sanction.

Section 8. De la taxe

Article 30

Les Communes peuvent lever une taxe annuelle à charge de l'exploitant d'un montant de maximum cinq cents euros par licence. Cette taxe devra être identique quel que soit le type de service de taxi.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception quant à cette taxe, notamment les règles de prorata.

Le cumul des taxes est autorisé.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Article 31

Les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions dont les principes sont fixés par le présent Décret.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 32

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 33

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le Décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur) et sera affiché au bord du véhicule mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle et la sélection médicale imposée par le Décret antérieur seront quant à elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Le certificat de capacité doit être revalidé chaque année afin de vérifier que les conditions sont toujours remplies.

Des motifs de refus de revalidation sont prévus en parallèle avec les motifs de refus de licence prévus pour les exploitants. Ainsi, le certificat de capacité ne sera pas revalidé si le chauffeur ne respecte plus les conditions fixées ou reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu du présent Décret.

Des motifs de suspension et retrait sont également fixés si le chauffeur ne respecte pas les règles générales ou particulières qui lui sont applicables.

Un recours auprès du Gouvernement est prévu contre les décisions de refus de revalidation, de suspension ou de retrait.

Article 34

Les véhicules affectés à un service de taxis peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service.

Afin de pouvoir contrôler les déplacements effectués par les véhicules et d'en vérifier la conformité avec les règles du présent Décret, les données y relatives sont enregistrées au moyen d'un système automatique s'apparentant à une « boîte noire » (ou un système équivalent) qui sera déterminé par le Gouvernement. Cet équipement répond à la volonté de transparence et facilitera le contrôle.

Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Article 35

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur et un moyen de paiement sécurisé par voie électronique seront désormais obligatoires à bord de tous les véhicules, quel que soit le service. Cela permet une traçabilité et l'assurance du paiement d'un juste prix.

Article 36

Les véhicules sont équipés d'un signe qui permet de distinguer s'il est affecté à un service de Taxi de rue ou de Taxi de station.

Article 37

Il est laissé aux Communes le choix d'adopter des conditions particulières d'exploitation complémentaires aux règles générales fixées par le Décret.

Les Communes pourraient par exemple fixer une couleur précise pour les véhicules en service sur son territoire ou imposer le domicile ou le siège de l'exploitant sur son territoire.

Ces conditions complémentaires ne peuvent évidemment pas être contraires aux règles générales.

Titre V. Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er}. Des finalités spéciales

Article 38

A l'inverse du service de taxi dont la finalité est « générale », le service de transport à finalité spéciale se distingue par son caractère « spécialisé ». La nature même du service proposé justifie qu'il soit soumis à des normes très différentes autant en termes de règles de stationnement, de circulation, de tarifs, que de modalités contractuelles.

Comme exposé dans le cadre du Titre III cette simplification visant à distinguer les transports à finalité générale (service de taxi) d'un côté et les transports à finalité spécifique (service de transport à finalité spéciale) de l'autre a le mérite d'unifier le secteur du service de transport rémunéré de personnes et de revenir à une segmentation des services basée sur un nouveau critère unique pertinent pour l'usager : sa finalité. Ce critère répond à un objectif de clarté et de liberté au niveau du choix entre les différents services pour le client en intégrant les nouvelles technologies présentes sur le marché.

L'exploitant est libre de choisir le type et le nombre de finalités qu'il souhaite affecter à chacun de ses véhicules, ce dans les limites fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement détermine les catégories pouvant faire l'objet de finalités ainsi que le nombre maximum de finalités qu'un exploitant sera autorisé à demander pour chaque véhicule. Ces limites minimales tiennent au fait qu'il est nécessaire de maintenir le caractère spécifique du service. Autoriser les exploitants à choisir autant de finalités qu'il y a de catégories reviendrait à dénaturer le service qui ne peut en aucun cas être général, c'est-à-dire s'apparenter à un service de taxi. Il s'agit d'éviter toute concurrence déloyale entre ces services soumis à des régimes et cadre légaux très différents.

Le Décret envisage une liste de catégories non exhaustive permettant de regrouper un certain nombre de destinations les plus rencontrées. Sont visées le transport à destination de cérémonies diverses, d'organisations événementielles (salon, festival, compétition sportive, ...), depuis et vers les aéroports, de lieux relevant du secteur socio-médical, le transport lié aux activités scolaires, ... etc.

Est également visé le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis. En effet, les exploitants de taxis peuvent également utiliser des véhicules adaptés pour le transport de personnes voiturées dans le cadre de leurs courses. Ces déplacements ne rentrent toutefois pas dans la catégorie relative au transport à finalité spéciale car ceux-ci sont effectués au moyen d'un taximètre ou d'un service d'intermédiation électronique.

Enfin, sont également visés le transport collectif organisé complémentirement aux services réguliers de transports publics tels que les services TaxiTec actuels ou d'autres collaborations à venir.

Article 39

Le véhicule sous licence à finalité spéciale ne peut être utilisé que dans le cadre des finalités pour lesquels il a été autorisé et ne peut donc être utilisé pour exécuter un autre service (sous réserves des règles propres à l'usage mixte organisé par l'article 71).

Chaque course effectuée en vertu de la finalité autorisée doit résulter d'une commande dont les modalités sont fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les mentions et modalités du contrat.

Article 40

Le transport à finalité spéciale peut être encadré par les modalités tarifaires qui sont propres et spécifiques à ce type de service.

Article 41

L'exploitant qui souhaite exercer un service à finalité spéciale sur le territoire de la Région Wallonne doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation pour chacun de ses véhicules qu'il destine à ce service.

L'exploitant qui effectue des courses entre la Région wallonne et une autre région doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Gouvernement de la Région wallonne pour chacun de ses véhicules qui effectue ce type de course ou d'une autorisation délivrée valablement par les autorités de cette autre Région.

Cet article vise également les courses réalisées sur le territoire de la Région Wallonne par des chauffeurs autorisés dans une autre région.

Chapitre 2. De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{re}. De la demande d'autorisation d'exploiter

Article 42

Le souci de bien distinguer les services de taxi des services à finalité spéciale est matérialisé notamment par le nom du document autorisant à exploiter l'un et l'autre service. Dans le cadre du service à finalité spéciale, l'on parle donc d'« autorisation d'exploitation », non de « licence d'exploitation », qui devra être introduite auprès du Gouvernement, et non auprès de la Commune.

Comme dans le cadre du service de taxi, l'accès à la profession est un préalable obligatoire à l'introduction d'une demande d'autorisation d'exploitation.

Article 43

Contrairement à ce qui est prévu dans le cadre du service de taxi où la compétence est communale, c'est le Gouvernement qui délivre les autorisations d'exploitation.

Article 44

L'autorisation d'exploitation doit permettre aux agents qui contrôlent la conformité des licences et de véhicules aux règles établies par le présent Décret et à ses arrêtés d'identifier immédiatement une série d'éléments qui leur permettront, le cas échéant, de constater une infraction à ces derniers.

Article 45

Les causes de refus d'autorisation d'exploitation sont identiques à celles prévues dans le cadre du service de taxi. La même rigueur au regard des obligations du présent Décret est ainsi imposée aux exploitants de ces deux types de services qui se doivent d'être traités de manière égale sur ce plan. Il en va d'un souci de qualité et de sécurité du service pour les usagers à la source de la présente réforme qui, bien que maintenant des catégories de service spécifiques avec leurs règles de fonctionnement propres, propose une ligne de conduite générale Commune axée sur ces valeurs.

Section 2. De la durée de l'autorisation d'exploiter

Article 46

Une autorisation ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent Décret qui l'en habilite.

Dans le cadre du précédent Décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, elles aussi, un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 15.

Section 3. De la demande d'une autorisation temporaire

Article 47

Lors de la survenance d'un incident fortuit tel qu'un accident de la route, une panne mécanique grave, un incendie ou un vol, l'exploitant peut introduire une demande au Gouvernement visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici le cas de l'exploitant qui face à une situation imprévue et qui se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule et ce pendant une durée maximum de trois mois. La limite dans le temps a été fixée à trois mois afin de permettre à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement, il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Dans le cadre du service à finalité spéciale, il n'est pas prévu de possibilité de demander des autorisations pour des véhicules de réserves. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Section 4. Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Article 48

Le principe est l'incessibilité et le caractère personnel des autorisations d'exploitation qui se justifie pour les mêmes raisons que celles exposées dans le cadre du service de taxi.

Le principe est d'autant plus strict qu'à l'inverse du service de taxi, aucune dérogation n'est prévue pour les services à finalité spéciale. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Article 49

Les véhicules pour lequel une autorisation d'exploitation a été délivrée ne peut être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent Décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 51. Il s'agit

donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants.

Section 5. De la suspension et du retrait

Article 50

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision du Gouvernement, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus d'autorisation, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement.

En ce qui concerne les voies de recours, la procédure est renvoyée devant le Conseil d'État puisque la décision de sanction est prise par le Gouvernement.

Section 6. De la taxe

Article 51

Le Gouvernement peut lever une taxe annuelle à charge de l'exploitant d'un montant de deux cent cinquante euros.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception quant à cette taxe, notamment les règles de prorata.

Le cumul des taxes est autorisé.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Article 52

A l'instar des services de taxis, les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 53

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitations relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 54

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le Décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur et sera affiché à bord du véhicule) mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services.

C'est la raison pour laquelle, alors que sous le Décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent être titulaires d'un certificat de capacité, le présent Décret impose ce document à tous les chauffeurs, peu importe le service exploité.

Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale imposée par le Décret antérieur seront en outre elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Article 55

Les véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service. Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Afin de pouvoir contrôler les déplacements effectués par les véhicules et d'en vérifier la conformité avec les règles du présent Décret, le Gouvernement peut décider, pour certaines finalités qu'il détermine, que les données relatives aux déplacements soient enregistrées au moyen d'un système automatique s'apparentant à une « boîte noire », comme pour les services de taxis.

Cet équipement répond à la volonté de transparence et facilitera le contrôle.

Cet équipement pourrait notamment s'avérer utile pour les services de navettes aéroports. *A contrario*, il ne devra pas être prévu pour les véhicules de cérémonie.

Article 56

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur est désormais obligatoire à bord de tous les véhicules.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités de cette obligation et notamment les véhicules de cérémonie.

Une copie de la commande attestant la finalité spéciale visée à l'article 42 se trouve à bord du véhicule.

Article 57

Afin de pouvoir les différencier des services de taxi, il est également exigé que les services à finalité spéciale puissent être identifiés à l'aide d'un signe extérieur spécifique défini par le Gouvernement.

Titre VI. Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

La catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du Décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément a été maintenue dans le cadre de la réforme. Ici encore, ce service se différencie des autres par sa finalité, ultra spécifique dans ce cas, qu'est la finalité sociale. Sa destination sociale justifie que ce service bénéficie d'un régime qui distingue complètement des services de taxi et des services à finalité spéciale.

Le Décret ne modifie pas substantiellement le fonctionnement de cette catégorie de service. Seul son nom a été modifié et quelques précisions ajoutées par rapport au Décret de 2007.

Chapitre 1^{er}. Du coût du transport

Article 58

Afin d'éviter toute confusion, le présent Décret prend soin de préciser ce qu'on entend par « déplacement », cette notion n'étant pas définie dans la précédente réglementation. Cette notion fait référence à un trajet simple de sorte qu'un aller-retour comportera deux déplacements.

Les modalités de l'indemnisation seront quant à elle précisées au niveau de l'arrêté.

S'agissant des précisions apportées, celles-ci concernent principalement le point de départ de la course et les modalités tarifaires du service. Elles seront donc prévues au sein de l'arrêté.

Il paraît en effet important de définir le trajet afin de parvenir à une certaine uniformité au niveau des modalités du transport. Ainsi, par trajet simple, il faudra entendre le trajet du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement de l'usager.

Chapitre 2. De l'agrément et de la déclaration

Article 59

L'une des conditions permettant d'exploiter ce type de service et permettant au Gouvernement d'encadrer ce dernier de manière stricte est l'obtention d'un agrément, lui-même soumis à une série d'exigences fixées à l'article 64. Certains Organismes qui seront déterminés par le Gouvernement sont agréés d'office et se verront donc dispenser de cette formalité.

Tous les Organismes, sans exception, devront adresser une déclaration d'activité.

Article 60

Cette disposition fixe le contenu de l'agrément délivré à l'Organisme qui effectue un service de transport à finalité sociale afin de démontrer la finalité poursuivie par l'Organisme, de préciser le tarif appliqué mais également d'indiquer la date limite de la durée de l'agrément.

Article 61

L'agrément et la déclaration ont une durée de validité fixée à 3 ans renouvelable.

L'Organisme doit introduire une demande de renouvellement d'agrément et une nouvelle déclaration avant le terme de ce délai s'il souhaite poursuivre son activité.

Des motifs de refus sont prévus si l'Organisme ne respecte pas la législation qui est applicable ou s'il reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu de la présente réglementation.

Article 62

A l'instar de l'obligation imposée à l'exploitant, l'Organisme doit lui aussi informer l'autorité

de tout changement relatif à sa situation.

Article 63

A l'instar des licences taxis et autorisations des services de transport à finalité spéciale, l'agrément peut être retiré ou suspendu pour non-respect de la réglementation.

Chapitre 3. Des conditions d'exécution des prestations

Article 64

Dans le cadre du service à finalité sociale il est question de « conditions d'exécution » des prestations et non de « conditions d'exploitation » afin de singulariser ce service par rapport aux services de transport rémunéré à but lucratif tel que le service de taxi et le service à finalité spéciale.

Article 65

L'Organisme agréé est responsable de ses chauffeurs et des véhicules mis en circulation en son nom.

Article 66

L'usage de la feuille de route est un moyen de contrôle de l'activité de l'Organisme et de ses chauffeurs et du respect des conditions propres à l'exécution du service et à la finalité de ce dernier.

Titre VII. L'usage mixte

Article 67

Alors que la mixité Taxi de station – Taxi de rue n'est pas permise afin de cloisonner correctement les différents services et respecter le cadre respectif prévu pour chacun d'entre eux, la réglementation accepte expressément qu'un même véhicule dispose d'une licence d'exploitation taxi et d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale.

Titre VIII. Dispositions relatives aux véhicules plus respectueux de l'environnement et aux véhicules favorisant l'intégration des personnes à mobilité réduite

Article 68

Déjà soucieux du respect de l'environnement, le Décret de 2007 prévoyait une diminution de la taxe en faveur de « véhicules propres ». Dans la continuité, le présent Décret confirme la possibilité de réduire la taxe pour les véhicules qui produisent peu ou pas du tout d'émissions polluantes ceux-ci ou les types de carburant listés seront listés par le Gouvernement.

Déjà soucieux de la protection des personnes à mobilité réduite, le Décret de 2007 prévoyait une réduction de taxes pour les véhicules adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite. Dans la même lignée, la présente réglementation poursuit cet objectif et fixe une réduction de taxe pour les véhicules disposant d'un tel équipement.

Titre IX. – Plaintes et sanctions

Chapitre 1 – Des plaintes

Article 69

Le Gouvernement organise un mécanisme de gestion des plaintes qui supplée à celui mis en place par l'exploitant ou l'Organisme.

Article 70

La plus grande transparence est imposée quant aux possibilités offertes aux usagers de pouvoir introduire une plainte en cas de problème rencontré dans le cadre de l'un des services organisés par le Décret.

Chapitre 2. Des sanctions

Section 1. Du constat des infractions

Article 71

Le contrôle du respect des exigences prévue dans le Décret et ses arrêtés d'exécution sera effectué par les fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne au sens du décret du 4 février 1999.

Section 1bis. Des sanctions pénales

Articles 72 et 73

Le Décret entend rendre le système répressif plus systématique dès qu'une infraction d'une certaine gravité sera constatée, c'est-à-dire de nature à dévoyer les objectifs du Décret.

Différents types de sanctions sont prévues en vue d'opérer de manière la plus dissuasive possible et de

s'adapter au degré de gravité de l'infraction, à savoir non seulement l'emprisonnement et l'amende mais également la saisie et la confiscation par le juge.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon.

Section 2. Des sanctions administratives

Article 74

De manière subsidiaire aux sanctions pénales, il sera toujours possible au fonctionnaire délégué de poursuivre la personne en infraction par le biais des amendes administratives prévues par le Décret.

Pour la bonne poursuite des infractions, plusieurs fonctionnaires délégués pourront être désignés.

Article 75

Dans le cadre des sanctions administratives prévues par le Décret, tout manquement, même les moins graves peuvent faire l'objet d'amendes administratives, dans les limites fixées par le Gouvernement.

Le recouvrement par contrainte et le mécanisme de récidive sans limitation du montant à 500 euros sont des nouveaux outils, propres à la présente réforme, permettant d'assurer l'effectivité des sanctions administratives.

Article 76

Le contrevenant est informé qu'il dispose des voies de recours « classiques » s'il n'est pas d'accord avec la décision d'amende fixée par l'agent sanctionnateur.

Article 77

Le Décret tend également à assurer une communication optimale entre les Communes, étant compétentes en matière de service de taxis et l'autorité sanctionnatrice afin d'assurer la transmission des données relatives aux infractions commises, et ce, afin que celles-ci puissent prendre les mesures administratives nécessaires à l'égard du contrevenant (telle que la suspension ou le retrait).

Section 3. De la saisie des documents d'autorisation

Article 78

En complément aux sanctions administratives et pénales prévues par le Décret, les agents ou fonctionnaires de police et inspecteurs de la Région wallonne auront toujours la faculté de saisir les licences et autorisations d'exploitation dans certains cas précis, tel que le défaut d'assurance ou de conformité aux exigences du contrôle technique, afin d'empêcher le contrevenant de poursuivre l'exercice de son activité.

Titre X. Traitement des données à caractère personnel

Article 79

En vue d'assurer la mise en oeuvre de l'action administrative, une banque de données reprenant les données relatives aux exploitants, aux chauffeurs, aux services d'intermédiation électronique, aux courses prestées par les services de taxis et par certains services de transport à finalité spéciale, aux données relatives au service quotidien du véhicule aux Organismes agréés par le Gouvernement est constituée.

Article 79bis

Cet article reprend es finalités de traitement des données collectées.

Article 79ter

Cet article désigne le responsable de traitement de cette base de données et prévoit que le Gouvernement détermine les modalités d'accessibilité à cette base de données.

Article 80

La liste des exploitants autorisés est diffusée sur le site Web du Service public de Wallonie afin de permettre aux clients potentiels de connaître les exploitants autorisés en Région wallonne.

Titre XI. Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1. Dispositions abrogatoires

Article 81

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Chapitre 2. Dispositions transitoires

Articles 82 à 84

Le présent Décret accorde un délai d'un an aux exploitants disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, location de voitures avec chauffeur ou taxis collectifs et aux Organismes titulaires d'un agrément ou ayant déclaré leur activité sur base du Décret du 18 octobre 2007 pour introduire une demande conforme aux nouvelles dispositions en vigueur.

Les mesures transitoires concernant le certificat de capacité sont fixées par le Gouvernement.

Chapitre 3. Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne

Article 85

Le décret du 4 février 1999 est modifié afin d'y voir apparaître la nouvelle terminologie liée aux services de transport à finalité spéciale et aux services de transport à finalité sociale.

Chapitre 4. Dispositions finales

Article 86

Cet article n'appelle pas de commentaire.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

du relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

Le Gouvernement wallon,
Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,
Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter
au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Titre I^{er} - Définitions et champ d'application

Article 1^{er}

Pour l'application du présent décret, l'on entend
par :

- 1° « le service de taxi » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, moyennant un prix fixé dans les limites établies par ou en vertu du présent décret, qui se décline en service taxi de station et service taxi de rue et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à la disposition du public;
 - b) la destination est fixée librement par l'utilisateur;
 - c) la mise à disposition porte soit sur le véhicule, soit sur chacune des places. Dans le second cas, le prix total de la course est partagé entre les usagers;
- 2° « le service taxi de station » : le service de taxi exploité au moyen d'un véhicule pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions.

Seuls les taxis de stations sont des taxis au sens du code de la route;
- 3° « le service taxi de rue » : le service de taxi exploité exclusivement au moyen d'un service d'intermédiation électronique de transport;
- 4° « le service de transport à finalité spéciale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, poursuivant une finalité spécifique parmi celles autorisées par le Gouvernement, moyennant un prix fixé dans les limites établies en vertu du présent décret, et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur pour une prestation spécifique prédéterminée en vertu d'un contrat;
 - b) la destination est convenue par l'exploitant et l'utilisateur conformément à la finalité choisie;
- 5° « le service de transport à finalité sociale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur et organisée par un Organisme agréé par le Gouvernement et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur par l'Organisme suivant un système de réservation;
 - b) l'Organisme ne poursuit pas un objectif lucratif;
 - c) la destination est convenue entre l'utilisateur et l'Organisme sans préjudice d'adaptation mineure convenue entre l'utilisateur et le chauffeur;
- 6° « le service d'intermédiation électronique de transport » : l'activité rémunérée permettant, au moyen d'une plateforme électronique, de mettre en relation des chauffeurs avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements, suivant un cadre préalablement fixé;
- 7° « le déplacement » : le trajet simple du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement du client;
- 8° « l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » : personne physique ou morale qui fournit un service d'intermédiation électronique de transport;
- 9° « l'exploitant » : personne physique ou morale titulaire tant d'un certificat d'accès à la profession que d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter pour chacun des véhicules dont elle est propriétaire ou dont elle a la disposition sur base d'un contrat à long terme pour effectuer un des services visés aux points 1° et 4°;
- 10° « le gestionnaire de transport » : la personne physique qui gère de manière effective et permanente, dans les conditions fixées par le Gouvernement, le service de transport rémunéré pour le compte d'un exploitant personne morale.

Le gestionnaire de transport exerce une fonction dirigeante sur base des statuts de la personne morale ou dispose d'un mandat spécifique de l'exploitant, dont les limites sont déterminées par le Gouvernement;
- 11° « le chauffeur » : la personne physique qui effectue la prestation de service de transport rémunéré;

- 12° « le véhicule de petite capacité » : tout véhicule, de quatre roues maximum, motorisé ou non, pouvant contenir un maximum de 9 personnes, en ce compris le chauffeur, et destiné exclusivement au transport rémunéré de personnes par route, excepté les véhicules réglementés par le Code wallon de l'action sociale et de la santé;
- 13° « le trajet intra-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont l'endroit de départ et l'endroit d'arrivée du client se situent en Région wallonne;
- 14° « le trajet inter-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont une partie, soit l'endroit de départ du client, soit l'endroit d'arrivée du client, se situe en Région wallonne;
- 15° « la licence d'exploitation » : l'autorisation d'exercer un service de taxis, délivrée par la commune pour chaque véhicule affecté à ce service;
- 16° « l'autorisation d'exploiter » : l'autorisation d'exercer un service de transport à finalité spéciale, délivrée par le Gouvernement pour chaque véhicule affecté à ce service;
- 17° « l'administration » : le service désigné par le Gouvernement;
- 18° « Code de la route » : Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;
- 19° « Taximètre » : Instrument de mesure soumis à l'Arrêté royal du 28 septembre 2010 relatif à l'installation et à la délégation des opérations de vérification périodique des taximètres.

Art. 2

Le présent décret s'applique aux services de transport rémunéré de personnes par route suivants :

- 1° le service de taxi;
- 2° le service de transport à finalité spéciale;
- 3° le service de transport à finalité sociale.

Art. 3

Il est créé une Commission des services de transport rémunéré de personnes par route et des sous-commissions thématiques qui se réunissent à la demande du Ministre qui a les transports dans ses attributions.

Le Gouvernement précise les missions et détermine les modalités de fonctionnement, ainsi que la composition de la Commission et des sous-commissions thématiques visées à l'alinéa 1^{er}.

Titre 2 - L'accès à la profession

Art. 4

§1^{er}. Pour devenir exploitant d'un service de taxis ou d'un service de transport à finalité spéciale sur le territoire de la Région wallonne, toute personne obtient préalablement un certificat d'accès à la profession délivré par le Gouvernement.

§2. Pour obtenir un certificat d'accès à la profession, le demandeur répond aux conditions suivantes :

- 1° avoir un établissement stable et effectif sur le territoire de la Région wallonne;
- 2° justifier de sa moralité;
- 3° démontrer le respect de ses obligations fiscales et sociales;
- 4° justifier de sa qualification professionnelle;
- 5° justifier de sa solvabilité.

Les éléments visés à l'alinéa 1^{er} sont précisés par le Gouvernement.

En ce qui concerne l'alinéa 1^{er}, 4°, la qualification professionnelle est établie par une attestation de validité de compétence délivrée suivant la procédure fixée par le Gouvernement et pour laquelle une participation financière n'excédant pas cinquante euros peut être réclamée.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant la fluctuation de l'indice des prix à la consommation.

Lorsque le demandeur est une personne morale, les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 2° et 4° sont remplies par le gestionnaire de transport et les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 3° et 5° sont remplies tant par la personne morale que par le gestionnaire de transport.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de certificat d'accès à la profession et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme du certificat d'accès à la profession et les mentions qui y figurent.

Art. 5

§1^{er}. Le certificat d'accès à la profession est valable cinq ans, renouvelables pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement et détermine sa forme et son contenu.

§2. Le renouvellement du certificat d'accès à la profession est refusé à l'exploitant dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions fixées à l'article 4, §2;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur la base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue

d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité du certificat d'accès à la profession. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, le certificat peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre et la manière de procéder.

§4. L'exploitant collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'accès à la profession et lors de toute interpellation sous peine de se voir suspendre ou retirer son certificat d'accès à la profession.

Art. 6

L'exploitant informe l'administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'accès à la profession et pendant toute la durée de l'exploitation.

Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'administration.

Art. 7

Le certificat d'accès à la profession est retiré ou suspendu pour les motifs fixés à l'article 5, §2, 1° et 2°, par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Titre 3 - L'agrément du service d'intermédiation électronique

Art. 8

§1^{er}. Le service d'intermédiation électronique est agréé par le Gouvernement.

§2. Pour obtenir l'agrément, l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique répond aux conditions suivantes :

- 1° il est constitué conformément à la législation d'un État membre de l'Espace économique européen ou à la législation d'un État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international;
- 2° il a une unité d'établissement en Belgique, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation;
- 3° il dispose d'un numéro d'entreprise attribué par la Banque carrefour des entreprises, pour l'activité d'intermédiation, ou d'un numéro d'identification pour la TVA dans l'État membre de l'Espace économique européen ou dans l'État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international;

4° il respecte le présent décret, les arrêtés pris en exécution de celui-ci et toute autre réglementation en la matière;

5° il respecte l'obligation de transparence en matière sociale, fiscale et opérationnelle.

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme de l'agrément et les mentions qui y figurent.

Art. 9

§1^{er}. L'agrément est valable cinq ans, renouvelable pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement.

§2. Le renouvellement de l'agrément est refusé à l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique dans les conditions suivantes :

- 1° il ne remplit plus les conditions fixées à l'article 8, §2;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret, des arrêtés pris en exécution de celui-ci ou de toute autre réglementation en la matière;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

§4. L'opérateur collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'agrément et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

Art. 10

L'opérateur informe l'administration de tout changement relatif à sa situation et celle de la plateforme électronique qu'il gère depuis l'introduction de sa demande d'agrément et pendant toute la durée de validité de celui-ci. Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'administration.

Art. 11

L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés à l'article 9, §2, 1° à 4° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Titre 4 - Les services de taxis

Chapitre 1^{er} - Dispositions communes

Section 1^{ère} - Principes

Art.12

§1^{er}. Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune conformément au chapitre 2 ou de tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de taxi autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

§2. Si l'exploitant effectue un trajet intra-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune du point de départ ou du point d'arrivée de la course.

Art. 13

Le véhicule sous licence est affecté soit à un service de taxi de station, soit à un service de taxi de rue.

§1 l'exploitant qui utilise un véhicule pourvu d'un taximètre, ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement qui remplit les mmes fonctions, affecte exclusivement ce véhicule au service de taxi de station.

Le Gouvernement précise les modalités de réservation de la course.

§2 l'exploitant qui utilise exclusivement un service d'intermédiation électronique agréé sur la base des dispositions du Titre 3 affecte exclusivement son véhicule au service de taxi de rue.

Le Gouvernement précise les conditions d'agrément du système alternatif au taximètre visé à l'alinéa 1^{er}, 1°.

Art. 14

§1^{er}. La commune délivre les licences d'exploitation justifiant de l'utilité publique du service.

§2. Le nombre maximum de licences à délivrer par commune est fixé par le Gouvernement.

Ce nombre est réexaminé annuellement par la Commission prévue à l'article 3 selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

Toute licence délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} est annulée par le Gouvernement conformément à l'article 19, §3.

Par exception, une licence peut être délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} selon les règles fixées par le Gouvernement.

Art. 15

Tout exploitant autorisé par le collège à exploiter un service de taxis de station est autorisé à faire occuper, par ses véhicules :

- a) n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis situé sur la voie publique de la commune et qui est inoccupé, ou;
- b) tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont il est propriétaire ou dont il a la jouissance;
- c) tout autre endroit ouvert au public sur le territoire de la commune moyennant accord du gestionnaire de la voirie.

En aucun cas, le nombre de véhicules présents à un point de stationnement situé sur la voie publique ne peut dépasser le nombre d'emplacements qui y sont prévus.

Art. 16

Les taxis de rue en service ne stationnent pas sur les emplacements réservés et marqué du sigle « taxi ».

Les chauffeurs de taxis de rue en service ne peuvent pas stationner leur véhicule ou faire des allers-retours avec celui-ci à moins de cent mètres d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis, sauf dans le cadre d'une course commandée.

Art. 17

Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires affectées à un service de taxis.;

Chapitre 2 - De la licence d'exploitation

Section 1^{ère} - De la demande de licence d'exploitation

Art. 18

Le demandeur adresse une demande de licence d'exploitation au collège communal de la commune concernée.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de licence d'exploitation, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 19

§1^{er}. Le collège communal, ou son délégué, délivre la licence d'exploitation.

La commune peut déterminer, dans les limites fixées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation.

§2. La commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement, selon les modalités qu'il détermine.

§3. Le Gouvernement peut annuler, tout ou partie de l'acte octroyant la licence d'exploitation lorsque la commune n'a pas respecté les dispositions du présent décret, spécialement l'article 14, les arrêtés pris en exécution de celui-ci ou toute autre réglementation en la matière.

La procédure d'annulation est fixée par le Gouvernement.

Art. 20

La licence d'exploitation comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule;
- 2° la commune d'exploitation;
- 3° le type de service de taxi;
- 4° la durée de la licence d'exploitation;
- 5° l'identité de l'exploitant.

Le Gouvernement peut préciser et compléter ces éléments.

Art. 21

§1^{er}. Le Collège communal ou son délégué refuse de délivrer la licence d'exploitation dans les conditions suivantes au candidat exploitant ou à l'exploitant, selon les modalités fixées par le Gouvernement :

- 1° il ne dispose pas/plus de l'accès à la profession visé à l'article 4;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable;
- 5° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par la commune;
- 6° le véhicule ne respecte pas les conditions prévues par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Section 2 - De la durée de la licence d'exploitation

Art. 22

La durée de la licence d'exploitation est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule, déterminée par le Gouvernement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, la licence peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières ayant un caractère provisoire, inscrites dans la licence d'exploitation, le justifient.

Art. 23

Au terme de la licence d'exploitation, l'exploitant est prioritaire pour l'obtention d'une nouvelle licence dans le cadre du même service, pour autant :

- 1° qu'il introduise sa demande de renouvellement au plus tard dans un délai de deux mois à dater de l'expiration de la licence d'exploitation;
- 2° qu'il ne fasse pas l'objet d'un des motifs de refus visés à l'article 2.1

La demande de renouvellement s'effectue selon les modalités visées à la section 1^{ère}.

À défaut de priorité, les demandes de licences sont traitées dans l'ordre de leur inscription sur une liste d'attente dressée par la commune, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement.

Section 3 - De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Art. 24

§1^{er}. Dans les limites fixées par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une licence en vue de disposer d'un véhicule de réserve dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

§2. Le véhicule de réserve est exclusivement utilisé en cas d'indisponibilité d'un véhicule sous licence pour assurer le service auquel le véhicule qu'il remplace est affecté et pour la durée de cette indisponibilité.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande, la forme de celle-ci et son contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de réserve.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

§4. La durée de la licence est fixée conformément à l'article 22, alinéa 1^{er}.

Section 4 - De la demande d'une licence temporaire

Art. 25

§1^{er}. L'exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique, peut, moyennant autorisation du collège communal, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9^o, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration au collège ou à son délégué par voie électronique suffit.

§2. La licence temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule sous licence, qui ne dépasse pas une période de trois mois, et pour assurer le service auquel ce véhicule est affecté.

§3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande de licence temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Section 5 - Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Art. 26

§1^{er}. La licence d'exploitation est personnelle et incessible.

§2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, moyennant autorisation du collège communal et approbation du Gouvernement :

- 1^o le conjoint, le cohabitant légal, les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré peuvent, en cas de décès ou d'incapacité permanente de l'exploitant, se voir transférer une ou plusieurs de ses licences d'exploitation, dans les mêmes conditions, s'ils disposent d'un certificat d'accès à la profession et remplissent les obligations qui s'imposent à l'exploitant en vertu du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution;
- 2^o l'exploitant personne physique peut céder une ou plusieurs licences à la personne morale qu'il crée aux conditions suivantes :
 - a) il n'est pas associé minoritaire au sein de cette personne morale;
 - b) il devient gestionnaire de transport de cette personne morale pendant trois ans au moins;
 - c) la personne morale respecte les obligations fixées par le présent décret et ses arrêtés d'exécution;

3^o l'exploitant qui, après au moins dix années consécutives d'exploitation d'un service de taxi, cesse totalement d'exploiter celui-ci, peut céder une ou plusieurs des licences y associées.

Pour l'application du 1^o, au terme de chaque licence, le repreneur peut introduire une nouvelle demande de licence d'exploitation dans le respect de la section 1^{ère}.

Si le délai de trois ans, visé au 2^o, b) n'est pas respecté, la cession devient caduque, sauf en cas de décès ou d'incapacité permanente de la personne physique.

Pour l'application du 3^o, le cessionnaire dispose d'un certificat d'accès à la profession.

Le 3^o n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal ou d'une procédure de faillite.

Le cédant ne peut plus introduire de demandes de licence d'exploitation, ni en son nom personnel ni en sa qualité de gestionnaire de transport, auprès de la commune qui lui a octroyé les licences cédées pendant les dix années qui suivent la cession.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de cession d'une licence d'exploitation, ainsi que la forme et le contenu de la demande.

Art. 27

La licence d'exploitation et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de taxis ne sont pas mis en location, sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible conformément à l'article 25.

Section 6 - Des recours

Art. 28

La décision de refus de la délivrance d'une licence d'exploitation, peut faire l'objet d'un recours du demandeur auprès du Gouvernement.

L'absence de décision de la commune dans les trois mois de l'introduction d'une demande introduite en vertu du présent chapitre est assimilée à une décision de refus.

Le recours visé à l'alinéa 1^{er} est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision de refus visée à l'alinéa 1^{er} ou dans les quinze jours suivant l'expiration du délai de trois mois, visé à l'alinéa 2, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Section 7 - De la suspension et du retrait

Art. 29

§1^{er}. Par décision du collège communal, la licence d'exploitation est retirée ou suspendue dans les cas suivants :

- 1° pour un des motifs énoncés à l'article 21, §1^{er}, 1° à 4°;
- 2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
- 3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§2. La décision de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par l'exploitant.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Section 8 - De la taxe

Art. 30

La licence peut donner lieu, par la commune compétente pour la délivrance de la licence d'exploitation, à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant et au prorata du début de l'exploitation.

Le montant déterminé par la commune compétente est identique pour tous les services de taxi.

La commune perçoit la taxe dans les limites et conditions arrêtées par le Gouvernement.

Le montant est fixé à cinq cents euros maximum par licence.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

La suspension ou le retrait d'une licence ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement de la taxe.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception de la taxe. .

Chapitre 3 - Des conditions d'exploitation

Art. 31

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement, dans les limites du présent décret.

Lorsque la licence d'exploitation est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 32

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 33

§1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le collège, ou son délégué, dont les conditions, les modalités d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par le Gouvernement sur la base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par la commune.

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc.

§4. Par décision du collège communal, le certificat de capacité peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés au paragraphe 2, 1° à 3°.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§5. La décision de refus de revalidation, de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par le chauffeur.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 34

§1^{er}. Les chauffeurs de taxi de station et les chauffeurs de taxi de rue, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de taxi de station et de taxi de rue.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention " usage privé " dont le modèle est déterminé par le Gouvernement.

§2. Les données relatives aux déplacements du véhicule donnent lieu à un enregistrement électronique automatique dans une installation qui se trouve à bord du véhicule ou tout autre moyen permettant la récupération de ces données par les services du Gouvernement.

Ces données sont immédiatement disponibles sur requête d'un agent des services de police ou des services du Gouvernement.

Le Gouvernement précise les conditions d'enregistrement et de traitement des données visées à l'alinéa 1^{er}.

Art. 35

Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives au véhicule, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système permettant de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art. 36

Le véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme, selon qu'il est affecté à un service de taxi de station ou à un service de taxi de rue.

Le véhicule affecté à un service de taxi de rue ne porte pas de signe extérieur caractérisant ou rappelant le véhicule affecté à l'exploitation d'un service de taxi de station tel que taximètre, voyant lumineux ou mention.

Art. 37

Les communes peuvent fixer, par règlement, des conditions particulières aux conditions générales d'exploitation déterminées par et en vertu du présent chapitre.

Les communes font approuver, par le Gouvernement, le règlement visé à l'alinéa 1^{er} ainsi que toute modification apportée, dans les conditions qu'il détermine.

Le Gouvernement fixe la procédure d'approbation.

Titre 5 - Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er} - Des finalités spéciales

Art. 38

§1^{er}. Dans les limites autorisées par le Gouvernement, l'exploitant choisit une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation dans le cadre du service de transport à finalité spéciale.

§2. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement.

Les catégories de destinations ou de personnes suivantes constituent notamment une finalité spéciale :

- 1° le transport à destination de cérémonies;
- 2° le transport dans le cadre d'organisations événementielles;
- 3° le transport depuis et vers l'aéroport;
- 4° le transport à destination d'entreprises;
- 5° le transport scolaire;
- 6° le transport de personnes à mobilité réduite;
- 7° le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes;
- 8° le transport de personnes ne nécessitant pas de surveillance, effectué depuis ou vers un établissement hospitalier, un établissement pour aînés, une institution de soins ou un prestataire de soins.

Le Gouvernement peut prévoir d'autres finalités spéciales.

Le Gouvernement peut déterminer les modalités d'exercice spécifiques à certaines finalités spéciales.

§3. Le choix des finalités spéciales, leur modification ou l'ajout d'une nouvelle finalité spéciale par l'exploitant, sont autorisés par le Gouvernement conformément aux critères qu'il fixe.

Art. 39

Le véhicule stationne et circule librement sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public uniquement lorsqu'il est en service et qu'il exécute une commande attestant d'une finalité spéciale.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les modalités de la commande et les mentions devant figurer dans le contrat.

S'il n'est pas en service, le véhicule est exclusivement stationné sur tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance.

Art. 40

Le transport à finalité spéciale est encadré par les modalités tarifaires déterminées par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut prévoir des modalités de subventionnement pour certaines finalités spéciales.

Art. 41

L'exploitant dispose, pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre d'un trajet intra-régional, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement conformément au chapitre 2 du présent titre.

Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement ou tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de transport à finalité spéciale autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

Chapitre 2 - De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{ère} - De la demande d'autorisation d'exploiter

Art 42

L'exploitant adresse toute demande d'autorisation d'exploiter au Gouvernement.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 43

Le Gouvernement délivre l'autorisation d'exploiter sur base des conditions qu'il détermine, dans les limites du présent décret.

Art. 44

L'autorisation d'exploiter comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule;
- 2° la ou les finalité(s) spéciale(s) auquel le véhicule est affecté;
- 3° la durée de l'autorisation;
- 4° l'identité de l'exploitant.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments.

Art. 45

§1^{er}. L'autorisation d'exploiter est refusée au candidat exploitant ou à l'exploitant dans les conditions suivantes :

- 1° il ne dispose plus de l'accès à la profession;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§2. L'autorisation d'exploiter est refusée pour tout véhicule qui ne respecte pas les conditions imposées par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement fixe la procédure dans le cadre d'une décision de refus d'autorisation d'exploiter.

Section 2 - De la durée de l'autorisation d'exploiter

Art. 46

La durée de l'autorisation d'exploiter est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule déterminée par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise ces éléments.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, l'autorisation peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières, inscrites dans l'autorisation d'exploiter, le justifient.

Section 3 - De la demande d'une autorisation temporaire

Art. 47

§1^{er}. L'exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique peut, moyennant autorisation du Gouvernement, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration suffit.

§2. L'autorisation temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule autorisé, qui ne dépasse pas une période de trois mois et pour assurer la ou les finalité(s) auxquelles ce véhicule est affecté.

§3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Section 4 - Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Art. 48

L'autorisation d'exploiter liée au véhicule est personnelle, indivisible et incessible.

Art. 49

L'autorisation d'exploiter et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de transport à finalité spéciale ne sont pas mis en location sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible conformément à l'article 47.

Section 5 - De la suspension et du retrait

Art. 50

Par décision du Gouvernement, l'autorisation d'exploiter est retirée ou suspendue dans les conditions suivantes :

1. pour un des motifs visés à l'article 45, §1^{er}, 1° à 3° et §2, alinéa 1^{er};
2. en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
3. en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Section 6 - De la taxe

Art. 51

L'autorisation donne lieu à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant.

Le Gouvernement perçoit la taxe, dans les limites et conditions qu'il arrête.

Le montant est fixé à deux cent cinquante euros maximum par autorisation.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

La suspension ou le retrait d'une autorisation ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement de la taxe.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception de la taxe.

Chapitre 3 - Des conditions d'exploitation

Art. 52

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 53

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 54

§1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le Gouvernement dont les modalités et conditions d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par celui-ci sur base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par l'administration.

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc.

§4. Par décision du Gouvernement le certificat de capacité est retiré ou suspendu pour les motifs énoncés au paragraphe 2, alinéa 2, 1° et 2°.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Art. 55

§1^{er}. Les chauffeurs de véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de transport à finalité spéciale.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention « usage privé » dont le modèle est déterminé par le Gouvernement.

§2. Le Gouvernement peut rendre applicable l'article 34, §2 à certaines finalités qu'il détermine.

Les autres finalités spéciales répondent à l'utilisation d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Art. 56

§1^{er}. Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives aux véhicules, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités spéciales de cette obligation.

§2. Une copie de la commande visée à l'article 39, alinéa 1^{er} attestant la finalité spéciale visée à l'article 38 se trouve à bord du véhicule.

Le Gouvernement précise les modalités et mentions de ce document.

§3. Pour les finalités spéciales désignées par le Gouvernement, le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système qui permet de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art 57

Tout véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme.

Le véhicule ne porte pas de signe extérieur ou intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de Taxis de station, tels que taximètre, voyant lumineux ou mentions, ou à l'exploitation d'un service de Taxi de rue.

Titre 6 - Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

Chapitre 1^{er} - Du coût du transport

Art. 58

Le Gouvernement détermine le coût de l'indemnisation et les modalités de mise en oeuvre de celle-ci.

Le Gouvernement peut prévoir les modalités de subventionnement des services de transport à finalité sociale.

Chapitre 2 - De l'agrément et de la déclaration

Art. 59

Pour exercer sur le territoire de la Région wallonne, l'organisme répond aux conditions suivantes :

- 1° il est agréé par le Gouvernement selon les conditions qu'il fixe;
- 2° il adresse une déclaration d'activité au Gouvernement.

Le Gouvernement détermine les organismes agréés d'office.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et de la déclaration et détermine leur forme et contenu.

Art. 60

L'agrément comporte les mentions suivantes :

- 1° la finalité sociale poursuivie;
- 2° les conditions tarifaires appliquées;
- 3° la date d'expiration;
- 4° l'identité de l'organisme.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments et détermine la forme de l'agrément.

Art. 61

§1^{er}. L'agrément et la déclaration sont valables trois ans, renouvelables.

Le Gouvernement fixe les conditions et la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement de l'agrément et de la déclaration.

§2. Le renouvellement est refusé à l'organisme dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions liées au service de transport à finalité sociale, telles que celles relatives à la délivrance de l'agrément;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément et le respect des termes de la déclaration.

Le Gouvernement détermine les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

§4. L'organisme collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre ses agréments.

Art. 62

L'organisme informe l'administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'agrément ou de la déclaration et pendant toute leur durée de validité.

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

Art. 63

L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs énoncés à l'article 61, §2, 1° à 3° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Chapitre 3 - Des conditions d'exécution des prestations

Art. 64

Les conditions d'exécution des prestations relatives aux organismes, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Art. 65

L'organisme veille au respect des conditions d'exécution des prestations relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 66

Les services à finalité sociale font usage d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Titre 7 - L'usage mixte

Art. 67

L'exploitant peut affecter un véhicule disposant d'une licence taxi à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale moyennant autorisation du Gouvernement et respect des conditions y afférentes, et inversement.

Par dérogation à l'article 57, alinéa 2, le véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxi de station, par ailleurs affecté à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale, peut conserver un taximètre ainsi que les signes distinctifs intérieurs.

Titre 8 - Dispositions relatives aux véhicules plus respectueux de l'environnement et aux véhicules favorisant l'intégration des personnes à mobilité réduite

Art. 68

Dans les limites et aux conditions arrêtées par le Gouvernement, la taxe visée à l'article 30 et à l'article 51 du présent décret est réduite en faveur :

- 1° des véhicules qui ne produisent pas ou peu d'émissions polluantes lors de leur utilisation;
- 2° des véhicules adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite.

Titre 9 - Plaintes et sanctions

Chapitre 1^{er} - Des plaintes

Art. 69

Le Gouvernement met en place un service de gestion des plaintes directement accessible au client et en fixe les modalités.

Tout plaignant peut, soit :

- 1° interpellier l'exploitant ou l'organisme des services visés à l'article 1^{er};
- 2° s'adresser au service visé à l'alinéa 1^{er}.

Art. 70

Les informations relatives au service de gestion de plainte organisé par le Gouvernement, et le cas échéant, par l'exploitant ou l'organisme, sont affichées dans chaque véhicule, conformément aux exigences fixées par le Gouvernement.

Chapitre 2 - Des sanctions

Section 1^{ère} - Du constat des infractions

Art. 71

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à constater les infractions commises prévues par ce décret et ses arrêtés d'exécution.

Section 1^{bis} - Des sanctions pénales

Art. 72

§1er. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent euros à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° l'exploitant qui met en circulation un véhicule qui ne dispose pas d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter;
- 2° toute personne qui donne les apparences d'assurer un des services visés à l'article 1^{er}, 1° et 4°, sans détenir la licence ou l'autorisation lui permettant d'exploiter ce type de service;
- 3° l'opérateur qui met en place et gère un service d'intermédiation électronique sans disposer d'un agrément sur la base de l'article 8;
- 4° l'organisme qui met en circulation un véhicule sans disposer de l'agrément ou sans avoir déclaré son activité de service de transport à finalité sociale.

§2. Est punie d'une amende de cinquante euros à trois mille euros :

- 1° la personne qui conduit un véhicule sans détenir le certificat de capacité visé aux articles 33 et 54;
- 2° la personne qui exploite un service de taxis ou un service de transport à finalité spéciale sans avoir souscrit :
 - a) à une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
 - b) à une assurance relative au transport rémunéré de personnes dont les modalités sont fixées par le Gouvernement;
- 3° la personne qui organise un service de transport à finalité sociale sans avoir souscrit une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

§3. La saisie du véhicule exploité dans le cadre d'un service visé à l'article 1^{er} peut être ordonnée, sur instruction du parquet, en cas de défaut :

- 1° de licence d'exploitation, d'autorisation d'exploiter ou d'accès à la profession;
- 2° d'assurances visées au paragraphe 2, 2°;
- 3° de conformité au contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

§4. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 83, sont applicables aux infractions visées aux paragraphes 1 à 3.

Art. 73

Le juge peut ordonner la confiscation du véhicule à l'aide duquel l'infraction a été commise.

Si le véhicule appartient à un tiers, le propriétaire est préalablement entendu afin de faire valoir ses moyens de défense.

Section 2 - Des sanctions administratives

Art. 74

À défaut de poursuite pénale, une sanction administrative peut être infligée par le fonctionnaire délégué désigné à cette fin par le Gouvernement.

Art. 75

§1^{er}. La sanction administrative est infligée pour tout manquement au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement détermine le montant des amendes administratives, ainsi que le délai et les modalités de leur paiement pour les infractions au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution en fonction de l'impact potentiel de l'infraction sur l'activité exercée, sur la qualité du service et sur la clientèle.

Elles ne sont pas supérieures à deux mille euros par manquement.

§2. Le contrevenant est informé, selon les modalités fixées par le Gouvernement, de la sanction administrative qu'il encourt.

Le contrevenant est invité à faire valoir ses observations selon la procédure fixée par le Gouvernement.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à la notification de la décision d'infliger une amende administrative.

§3. Les modalités de recouvrement de l'amende, à défaut de paiement de celle-ci dans les délais fixés par le Gouvernement sont définies par le Gouvernement.

§4. En cas de récidive dans les trois ans du prononcé de la peine de la sanction, le montant de l'amende est doublé.

Art. 76

Le contrevenant dispose d'un droit de recours contre la décision d'infliger une amende administrative.

À peine de forclusion, ce recours est introduit dans le mois de la notification de la décision, par voie de requête devant le tribunal de police.

Le recours devant le tribunal de police est un recours de pleine juridiction. Il est suspensif. Le jugement du tribunal n'est pas susceptible d'appel.

Art. 77

Le fonctionnaire délégué peut communiquer le dispositif de sa décision aux autorités communales dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par le présent décret.

Les modalités de cette transmission sont fixées par le Gouvernement.

Section 3 - De la saisie des documents d'autorisation

Art. 78

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à saisir à tout moment la licence d'exploitation ou l'autorisation d'exploiter en cas de constat de :

- 1° défaut d'assurances du véhicule visées à l'article 72, §2, 2°;
- 2° non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique visée à l'article 72, §3, 3°.

Ces documents sont aussitôt remis à l'administration.

Les modalités et la procédure de conservation et de restitution de ces documents sont fixées par le Gouvernement.

Titre 10 - Traitement des données à caractère personnel

Art. 79

§1^{er}. L'administration établit et gère un fichier central des données relatives aux exploitants, aux gestionnaires de transport, aux chauffeurs, aux opérateurs de plateforme d'intermédiation électronique et aux organismes agréés par le Gouvernement.

Ce fichier comprend les informations suivantes :

- 1° les données suivantes relatives à l'exploitant :
 - a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale;
 - b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise;
 - c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement;
 - d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
 - e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 4;
 - f) le statut social;
 - g) l'identité et le statut social du/des chauffeur(s) conduisant le/les véhicules de l'exploitant;
- 2° les données suivantes relatives au chauffeur :
 - a) les noms et prénoms, numéro de registre national et adresse du domicile;
 - b) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
 - c) les données relatives aux conditions de moralité visées à aux l'articles 33 et 54;

- d) le numéro de permis de conduire;
 - e) la date de validité du permis de conduire et du certificat d'aptitude médicale;
 - f) le statut social;
 - g) le régime de travail;
- 3° les données suivantes relatives aux services d'intermédiation électroniques :
 - a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale;
 - b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise;
 - c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement;
 - d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact;
 - e) les données relatives aux conditions visées à l'article 8;
 - 4° les données suivantes relatives aux courses prescrites par les services de taxis et par certains service de transport à finalité spéciale déterminés par le Gouvernement :
 - a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au 1°, a) à c);
 - b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au 2°, a);
 - c) la plaque d'immatriculation du véhicule;
 - d) la date;
 - e) les données de localisation du point de départ et d'arrivée;
 - f) les heures de départ et d'arrivée;
 - g) le numéro unique de la course;
 - h) le prix final de la course;
 - i) la distance de la course;
 - 5° les données relatives au service quotidien du véhicule :
 - a) les dates et heures de début et de fin du service;
 - b) les heures de début et de fin des périodes de pause prises pendant la durée du service;
 - c) le nombre de courses effectuées;
 - d) la distance totale parcourue et, au sein de celle-ci, la distance parcourue avec des usagers à bord;
 - 6° les données suivantes relatives au véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxis et par certains service de transport à finalité spéciale déterminés par le Gouvernement:
 - a) la plaque d'immatriculation;
 - b) les données relatives au contrôle technique;
 - c) les données relatives au titre de propriété du véhicule.

Art. 79bis

Les données listées à l'article 79 sont collectées et traitées en vue de :

- 1° permettre une gestion administrative efficace des procédures d'octroi et de renouvellement d'autorisation, de licence, d'agrément et de déclaration, d'octroi du certificat de capacité, d'enregistrement du véhicule mises en place par le présent décret;
- 2° contrôler le respect des dispositions relatives :
 - a) aux conditions d'octroi et d'exploitation, de renouvellement, de suspension, du retrait de l'autorisation d'exploiter et de la licence d'exploitation;
 - b) aux conditions d'octroi et d'exploitation de renouvellement, de suspension, du retrait de l'agrément du service d'intermédiation électronique;
 - c) aux conditions d'octroi, de suspension et de retrait du certificat de capacité, et aux exigences imposées aux chauffeurs;
 - d) aux exigences imposées aux véhicules;
 - e) à la mise à disposition du véhicule;
 - f) aux tarifs applicables;
- 3° partager les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis, aux exploitants et aux certificats de capacité entre les services publics wallons et fédéraux compétents, les services publics compétents des autres Régions, la police.

Art. 79ter

§1^{er}. L'Administration est le responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du règlement 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

§2. Le Gouvernement détermine à quelles données de la base de données peuvent avoir accès, les exploitants, les chauffeurs, la police, les services publics fédéraux et les services publics chargés de la gestion administrative et du contrôle des services de transport rémunéré de personnes, ainsi que les conditions et les modalités techniques de cet accès.

L'accès visé à l'alinéa 1er est strictement limité aux informations personnelles de la personne qui sollicite l'accès ou, si la demanderesse est une autorité publique, à ce qui lui est nécessaire à l'exercice de ses compétences.

Art. 80

§1^{er}. L'Administration publie sur internet la liste des exploitants d'un service de transport rémunéré accompagnée des données suivantes relatives aux autorisations qui ont été délivrées à ces exploitants :

- 1° le nom ou la dénomination de l'exploitant;

- 2° l'adresse du siège d'exploitation;

- 3° le modèle, le numéro d'immatriculation et le numéro d'enregistrement des véhicules;

- 4° si l'exploitant dispose de véhicules adaptés à certains besoins spécifiques des clients eux-mêmes ou de ce qu'ils transportent, le(s) type(s) de besoins au(x)quel(s) ces véhicules sont adaptés;

- 5° la durée de validité de l'autorisation.

§2. Les données visées au paragraphe 1er sont publiées afin de renforcer le contrôle du respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution.

Titre 11 - Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1^{er} - Dispositions abrogatoires

Art. 81

Sont abrogés :

- 1° le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;
- 2° l'arrêté ministériel du 25 juin 1975 fixant les périmètres pour le transport par taxis.

Chapitre 2 - Dispositions transitoires

Art. 82

§1^{er}. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 demande une licence d'exploitation pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de taxis sans autorisation.

§2. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 demande une autorisation d'exploiter pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de transport à finalité spéciale sans autorisation.

§3. Tout organisme, titulaire d'un agrément ou ayant déclaré son activité de transport d'intérêt général sous l'empire du décret du 18 octobre 2007, demande l'agrément ou fait sa déclaration en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les agréments délivrés et déclarations effectuées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'organisme est présumé effectuer un service de transport à finalité sociale sans agrément ou déclaration.

Art. 83

À condition que l'exploitant ait introduit sa demande conformément à l'article 82, la licence qui lui a été accordée en vertu du décret du 18 octobre 2007 reste valable et ce jusqu'à ce que l'administration ait statué sur l'obtention de la demande de nouvelle licence.

Art. 84

Le Gouvernement fixe les mesures transitoires en ce qui concerne les certificats de capacité visés aux articles 33 et 54.

Chapitre 3 - Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne

Art. 85

A l'article 1^{er} les modifications suivantes sont apportées :

Les mots « services de taxis et de location de voiture avec chauffeur » sont remplacés par les mots suivants « services de taxis, service de transport à finalité spéciale et service de transport à finalité sociale ».

Chapitre 4 - Dispositions finales

Art. 86

Le présent décret entre en vigueur à la date fixée par le Gouvernement ou au plus tard le X.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Namur, le 30 mars 2023.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ELIO DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

PHILIPPE HENRY

Commission Taxis

Avis sur l'Avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Données introductives

Demandeur : Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures

Date de réception de la demande : 19 décembre 2022

Délai de remise d'avis : 35 jours

Préparation de l'avis : La commission Taxis constituée conformément à l'article 5 de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 08 juillet 1993 portant création de commission de services réguliers, des services réguliers spécialisés et des services de taxis s'est réunie le 23 janvier 2023.

Le présent avis a été rédigé suite à la collation des différentes remarques exposées lors de cette réunion.

Présents

Pour le Service public de Wallonie (SPW) :

- Véronique CNUDE, Présidente de séance, Inspectrice générale, Département de la Réglementation et de la Régulation des Transports
- Nathalie MAYEUX, Directrice, Direction de la Régulation du Transport par Route
- Romain TIELEMANS, Attaché Juriste, Direction de la Régulation du Transport par Route
- Michelle GEUDEVERT, Attachée administrative, Direction de la Régulation du Transport par Route (secrétaire)

Pour le Groupement national des entreprises de voitures de Taxis et de Location avec chauffeur (GTL) :

- Pierre STEENBERGHEN, Secrétaire général
- Valérie BAILLY, Administratrice
- Jean-Christophe GRENIER, Administrateur

Pour l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) :

- Sylvie SMOOS, Conseiller Expert

Excusée

Pour l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) :

- Romy BATAILLE, Responsable des ventes, Direction Marketing

Avis

Considérations générales

- Les zones urbaines et inter-urbaines donnent lieu à beaucoup de questionnement quant aux conditions d'exploitation. L'introduction de ces notions de zones urbaines et inter-urbaines complexifie la législation sans pour autant lui apporter des avantages. Il serait plus judicieux de garder les notions de zones actuelles qui correspondent aux communes sans faire référence à la notion de périmètre actuel.
 - La création de telles zones a engendré beaucoup de confusion dans le secteur, d'une part, parce que les exploitants ont fait un lien avec la notion de « périmètre » qui est actuellement en vigueur et, d'autre part, parce que des questions se posent au niveau organisationnel. En ne permettant pas à un taxi de zone urbaine de pouvoir exécuter un trajet avec un départ et une destination dans la même zone inter-urbaine (cette notion n'existe pas dans la législation actuelle), il y a un risque de ne pas pouvoir répondre aux pics de demandes exceptionnelles dans certaines situations. Certains aéroports, centres commerciaux, salles de spectacle, ... sont souvent situés en zone inter-urbaine mais permettent difficilement de justifier l'arrivée d'exploitants dans ces zones car trop peu de rentabilité. N'oublions pas non plus que les quotas sont définis suivant le nombre d'habitants (actuellement 1 taxi/ 2500 habitants) et doivent tenir compte de la rentabilité des exploitants.
 - Il est également important d'introduire une notion qui précise que les trajets avec un départ et une destination extramuros (hors de sa commune) ne peuvent pas représenter l'activité principale de l'exploitant et doivent toujours faire l'objet d'une réservation préalable.
 - Certaines communes consultées par l'UVCW ne comprennent également pas cette notion de zones et ignorent comment elles vont pouvoir gérer cette problématique.
- La notion de transport de personnes à mobilité réduite apparaît à plusieurs endroits, il serait plus simple de se limiter à une classification plus générique.

Remarques par articles

- La commission propose de supprimer le terme « individuel » dans l'intitulé du décret, le transport de personnes se faisant souvent de manière collective. (Décret relatifs aux services de transport de personnes par route).
- Art.4, §2, 1° : Il serait utile de préciser ce que l'on entend : « un établissement stable ». Cette définition pourrait être calquée sur la législation relative au transport de marchandises prévue dans le paquet mobilité mais sans pour autant arriver au même degré d'exigence.
- Art. 14 : La notion de « taximètre n'est pas définie ». Il serait utile de préciser que les taxis de station peuvent également fournir des services via un service d'intermédiation électronique car cela n'est pas clairement précisé.
- Art.16 : L'ancienne notion de « réservation préalable » pour qu'un taxi puisse prendre en charge des clients en dehors de sa commune n'apparaît plus dans le projet de réforme. Dans le projet de décret, il n'est pas interdit à un taxi d'une zone inter-urbaine qui serait collée à la zone urbaine ou même venant de plus loin, de venir se stationner en ville (dans un espace privé par exemple) pour y attendre des commandes de courses. Il s'agit d'une dérégulation importante qui va attirer des taxis de station vers les villes au risque de créer un manque de taxis dans les zones moins peuplées.
- Art. 22 et 29 : La commission demande que soient ajoutés les mots : « ou son délégué » après les mots « Collège communal » car c'est le délégué du Collège qui préparer le dossier à l'intention du Collège, l'ajout de cette mention peut éviter des problèmes dans le déroulement de la procédure notamment en terme de délais.

- Art.30 : La procédure relative à la cession de licence ne prévoit pas le cas de figure d'une faillite. Dans ce cas, la licence d'exploitation peut-elle tout de même être vendue afin de récupérer des fonds ? Toutefois, une difficulté importante se poserait. Il y a un risque de « cannibalisme » sur des sociétés en faillite et cela fausse également la liste d'attente.

Considération relatives aux arrêtés d'exécution

- Les exigences liées à la moralité tant de chauffeur que des exploitants est insuffisante dans la législation actuelle. Par exemple, certains chauffeurs sont amenés à travailler avec des enfants. Un casier judiciaire de « type 2 » serait donc utile.
- Les communes éprouvent certaines difficultés à analyser les conditions de moralité des chauffeurs et exploitants exerçant sur leur territoire. Une circulaire interprétative des conditions actuellement prévue pourrait s'avérer utile et ce sera également le cas lorsque la réforme sera entrée en vigueur.
- Un tarif minimum pour toutes les courses devrait être fixé. Pour les taxis de station, on pourrait prévoir un forfait de départ qui couvrirait les premiers kilomètres et quelques minutes de temps d'attente. Ensuite, la tarification classique commencerait.

Avis

Mob.23.01.AV.01

Avant-projet de décret relatif aux services de transport
individuel de personnes par route

Avis adopté le 31/01/2023

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 47
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur : Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon, Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité et des Infrastructures.

Date de réception de la demande : 20/12/2022

Délai de remise d'avis : 45 jours

Préparation de l'avis : Le Pôle s'est réuni le 10 janvier 2023 pour préparer l'avis.

Brève description du dossier :

La catégorisation issue du décret du 18 octobre 2007 distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et taxis d'intérêt général est remise en cause avec le développement de nouveaux types de services proposés par de nouveaux acteurs via le recours aux nouvelles technologies.

Le projet de décret vise à adapter la réglementation wallonne en la matière en tenant compte des besoins nouveaux des consommateurs de services de transport, en préservant un service d'intérêt général, et en incluant les nouvelles technologies de communication.

Il se fonde sur les 5 axes stratégiques suivants :

1. segmenter les services de transport rémunéré en services de taxi, services de transport à finalité spéciale et services de transport à finalité sociale ;
2. définir un système de licence d'exploitation (pour les taxis) ou d'autorisation d'exploiter (pour le transport à finalité spéciale) lié à l'accès à la profession ;
3. renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service en responsabilisant davantage le chauffeur (via le certificat de capacité), et le contrôle des courses (via un appareil à bord) ;
4. mettre en place un nouveau système de gestion des plaintes et renforcer le système répressif (notamment via la généralisation des amendes administratives) ;
5. adopter des règles tarifaires claires et transparentes en fonction des spécificités de chacun des services.

Considérations générales

Le Pôle Mobilité est partagé quant à ce nécessaire projet de décret, y trouvant des points positifs mais également un certain nombre de lacunes.

D'un côté, il accueille positivement ce projet de décret qu'il est plus que temps de prendre pour réglementer le secteur du transport individuel de personnes par route, et promouvoir tout en l'encadrant le développement de nouveaux services de transport bénéficiant aux usagers. Il juge également positif d'avoir organisé une consultation du secteur en amont du processus d'élaboration du projet de texte.

Il souhaiterait par ailleurs avoir la garantie que la question des exploitants bruxellois titulaires d'autorisations délivrées en Wallonie à des conditions réglementaires différentes de celles appliquées à Bruxelles mais qui ne prestent pas ou que très peu sur le territoire wallon, a été suffisamment discutée et mesurée vu l'importance croissante de cette pratique.

D'un autre côté, le Pôle a plusieurs réserves d'ordre général à émettre à l'égard du projet de décret.

- a) Mieux prendre en compte la réalité de terrain du secteur et des usagers

Ni le Gouvernement ni les communes ne mènent une politique tarifaire tenant compte de l'évolution des coûts pour le secteur, avec pour le premier des augmentations du tarif maximum de 2008 à 2022 inférieures à l'évolution de l'inflation, et pour les secondes des prix imposés qui sont inférieurs au tarif maximum. Il en découle que le secteur est peu rentable en Wallonie, ce qui se traduit par un nombre insuffisant de chauffeurs de taxis, qu'ils soient indépendants ou salariés, et une offre de services pendant la nuit qui a même totalement disparu dans de nombreux endroits.

Ainsi, pour rappel, dans son avis Mob.22.11.AV du 29 août 2022, le Pôle regrettait que dans le cadre de la mise à jour des tarifs, la demande du secteur d'une augmentation tarifaire de 23% n'ait pas été entendue et que l'augmentation retenue de 15% ne représente qu'une partie du rattrapage nécessaire. Il demandait aussi l'instauration d'un système d'indexation annuelle et de discuter sans tarder du rattrapage progressif des arriérés au sein de la commission taxis.

Par ailleurs, le Pôle estime qu'une autre raison des difficultés rencontrées par le secteur peut résider dans le caractère jugé dissuasif des tarifs pour nombre de personnes, alors que ces mêmes tarifs sont extrêmement serrés pour assurer la viabilité du secteur.

- Le Pôle plaide dès lors pour une délimitation des tarifs entre des valeurs minimale et maximale soigneusement définies afin de garantir la protection tant des chauffeurs que des usagers, l'offre d'un service de qualité et l'attractivité du secteur pour le recrutement de nouveaux chauffeurs.
- Face à cet arbitrage délicat, il invite le Gouvernement à promouvoir le remplissage des véhicules, sachant qu'une promotion du taxi en tant que solution de mobilité collective pourrait être tout à la fois profitable au secteur, aux usagers et à l'environnement.

En lien avec ce dernier point, le Pôle propose de supprimer le terme « individuel » dans l'intitulé du décret, dans la mesure où le transport peut être collectif et où le Pôle appelle à développer cette dimension.

- Le Pôle se demande si en matière de taxation, il n’y aurait pas lieu de prévoir un différentiel suffisant entre un chauffeur professionnel et un chauffeur occasionnel reflétant l’écart dans le niveau d’activités prestées.

b) Lever les difficultés d’interprétation de certaines dispositions

De nombreuses conditions d’exploitation ne sont pas encore réglées avec ce projet de décret. Ce dernier laisse subsister des zones floues qui rendent difficile l’interprétation de certains articles, en donnant à de nombreux endroits la latitude au Gouvernement de fixer (ultérieurement ou éventuellement) les conditions et en ne définissant pas clairement les objectifs poursuivis au travers de certaines dispositions (par exemple en ce qui concerne les zones (inter)urbaines – voir commentaires sur l’article 12).

c) Clarifier les motivations derrière certaines dispositions

Le Pôle perçoit, sans savoir si c’est bien intentionnel, que le projet prévoit une forme de dérégulation qui encouragera les taxis des périphéries des villes ou des zones rurales à prester des services dans les villes, le projet supprimant la notion de course préalablement commandée pour pouvoir circuler en dehors de sa zone, y stationner et prendre en charge des clients. Au vu de cet élément, le Pôle se demande pour quelle raison le projet prévoit une structure complexe avec des taxis urbains et taxis interrégionaux.

Dans la même logique, le Pôle relève que le projet prévoit la possibilité d’instaurer un plafond aux nombres de licences d’exploitation alors que dans le même temps, il permet d’aller exploiter sur la zone voisine (en ville). (voir commentaires sur l’article 16)

Considérations par article

Le Pôle a en outre une série de recommandations ou de questionnements propres à différents articles, dont certains illustrent les propos repris dans les considérations générales.

Art. 1^{er}, 2^o, al. 2

Il est précisé que « seuls les taxis de stations sont des taxis au sens du code de la route » mais le Pôle se demande ce que signifie « un taxi au sens du code de la route » et quel est le but poursuivi en inscrivant cette précision dans le texte : est-ce pour limiter le droit d’utiliser les bandes spéciales pour les bus ?

La question se pose également de savoir quelle plaque (TX ou TL) sera rendue obligatoire pour les taxis de rue. La réglementation fédérale (*Arrêté ministériel du 30 septembre 2014 modifiant l’arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l’immatriculation de véhicules. – M.B. du 6 octobre 2014*) stipule que la plaque TL est réservée aux véhicules qui sont affectés exclusivement à la location avec chauffeur, mais le présent projet de décret prévoit la suppression de cette catégorie.

Par ailleurs, le Pôle propose d’envisager une modification du code de la route afin de permettre aux véhicules électriques adaptés pour le transport de PMR en fauteuil roulant de travailler sous permis B avec des véhicules avec un poids de max 4.250 kg. Cette proposition doit se discuter au regard d’une nécessaire « analyse de risque » (menée par l’AWSR ou l’Institut VIAS) qui établit les conséquences possibles d’une telle modification.

Art. 3

Le Pôle tient à s'assurer que le secteur sera bien représenté au sein de la Commission des services de transport individuel de personnes par route.

Art. 4, §1^{er}

Le Pôle n'a pas d'objection quant à la nécessité d'un certificat d'accès à la profession pour pouvoir exploiter un service de taxis ou de transport à finalité spéciale, mais relève néanmoins que cette proposition pourrait se heurter à la difficulté d'instaurer des barrières à l'esprit d'entreprendre depuis la régionalisation de cette matière et la Directive (UE) 2018/958 (dite « proportionnalité ») du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 relative à un contrôle de proportionnalité avant l'adoption d'une nouvelle réglementation de professions.

Art. 4, §2, 1^o

Il est demandé au demandeur d'un certificat d'accès à la profession d'« avoir un établissement stable et effectif sur le territoire de la Région wallonne ».

Le Pôle estime que la notion d'« établissement stable » est trop vague (par exemple, peut-on considérer une boîte aux lettres dans un café comme « un établissement stable » ?) et se demande pourquoi il n'est pas plutôt exigé d'y avoir un siège d'exploitation.

Art. 5, §1^{er}

Le Pôle se demande pourquoi le projet, qui s'inspire visiblement de la réforme entrée en vigueur en 2022 dans la Région de Bruxelles-Capitale, introduit une distinction quant à la durée initiale de validité du certificat d'accès à la profession, fixée ici à 5 ans, alors que l'exploitant remplissant les conditions requises est autorisé à exploiter un service de taxi pour une durée de 7 ans en Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 12

Il est stipulé que « les services de taxis sont exploités au sein de zones d'exploitation définies par le Gouvernement et identifiées sous l'appellation « zone inter urbaine » et « zone urbaine ». »

Pour le Pôle, ces zones doivent être définies à l'article 1^{er}, notamment pour clarifier la notion de zone inter urbaine.

En outre, le Pôle se demande combien de zones urbaines sont prévues sur le territoire wallon et comment elles sont délimitées lorsque deux villes sont proches.

Art. 14

Le terme de « taximètre » doit être défini à l'article 1^{er} : un taximètre est un appareil de mesure, soumis à l'arrêté royal du 28 septembre 2010.

L'article 14 ouvre la porte à des interprétations contradictoires.

Sur base du point 2^o, le Pôle comprend qu'un taxi de rue ne peut pas exploiter des services réservés aux taxis de station, dans la mesure où il est exigé que l'exploitant qui utilise exclusivement un service d'intermédiation électronique agréé affecte son véhicule au service de taxi de rue.

Toutefois, le Pôle demande qu'il soit mentionné explicitement qu'un taxi de station peut, le cas échéant, fournir des services via un service d'intermédiation électronique agréé, comme cela est prévu à Bruxelles.

Art. 16

Le projet de décret ne fait plus référence à l'ancienne notion de « réservation préalable » pour prendre en charge des clients en dehors de sa commune ou de sa zone. Actuellement, un taxi périphérique ou d'une autre commune ne peut pas venir travailler en ville pour y charger des clients si la course n'est pas réservée avant qu'il s'y rende.

Dans le projet, il n'est pas interdit pour un taxi de la zone inter urbaine, périphérique ou même venant de plus loin, de venir stationner à une pompe à essence (si le gérant l'autorise) ou sur le parking d'un établissement, pour attendre des commandes de courses (voir art. 17, §2).

Le Pôle y voit une dérégulation importante, qui va attirer des taxis vers les villes et créer un manque de taxis en zones moins peuplées.

Le Pôle se demande à quoi servira alors le plafonnement du nombre de licences, prévu pour les zones urbaines, quelles sont les motivations derrière la structure complexe en matière de zones, et comment il sera possible de contrôler sur le terrain le respect de ces règles, par exemple si un taxi inter urbain ne fait pas de courses avec arrivée et départ de la course dans la zone urbaine. Le Pôle estime que le schéma proposé est fort complexe et risque de conduire à un désordre dans les zones urbaines.

Art. 17

Concernant les modalités tarifaires du véhicule sous licence taxi inter urbain affecté au taxi de station, le Pôle propose de fixer un tarif minimum pour toutes les courses.

En effet, de nombreuses courses vers des zonings ou aux heures de pointe à certains endroits ne sont pas rentables, et les taxis tentent de les éviter.

En outre, le temps d'attente limité à 40 euros par heure est insuffisant lorsque le véhicule est à l'arrêt dans les embouteillages ; le Pôle propose de faire passer ce montant à minimum 50 euros par heure pour garantir une activité viable.

Ainsi que cela a déjà été mis en évidence dans les considérations générales, les tarifs actuels ne sont pas rentables pour les exploitants, ni pour les chauffeurs, qui sont de moins en moins attirés par le secteur des taxis.

Le Pôle rappelle dès lors ici sa proposition d'introduire le principe d'un montant minimum pour toutes les courses, et ce en maintenant la possibilité existante d'enclencher le taximètre également pour l'approche du client qui a commandé la course. Le montant minimum pourrait par exemple couvrir 2 km et 3 minutes d'attente ou d'arrêt, avant de commencer à compter les kilomètres et temps d'attente supplémentaires. La fixation de ce montant devra bien entendu être étudiée plus précisément.

La nécessité d'une indexation annuelle des tarifs fixés par le Gouvernement est également rappelée.

Art. 18, §2, 2°

Le Pôle suggère de supprimer « à pied » dans la fixation de la distance par rapport aux emplacements de stationnement des taxis de station : « 2° ne peut être garé ou stationné ou faire des allers-retours à moins de cent mètres ~~à pied~~ d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis de station, sauf dans le cadre d'une course commandée. »

La distance à pied n'est en effet pas identique à la distance en voiture ou à vol d'oiseau. Par exemple dans le cas d'une gare, entre le parking (où peut être stationné en attente un taxi de rue) et le lieu de stationnement réservé aux taxis de station, la distance en question peut être de 100 m à pied, 150 m en voiture, et 50 m à vol d'oiseau.

Art. 30

Le Pôle se demande ce qu'il en est en cas de faillite : Que devient la licence ? La commune peut-elle décider de reprendre l'autorisation de l'entreprise ?

Art. 44

Vu que les services de transports à finalité spéciale peuvent être tenus de répondre à des conditions tarifaires fixées dans des appels d'offres (mutuelles, Aviq, établissements scolaires, ...), le Pôle plaide à ce niveau pour la fixation par le Gouvernement d'un tarif minimum et non d'un tarif fixe.

Art. 38 – Art. 59

Le Pôle note avec satisfaction que les chauffeurs de taxi ou de véhicule de transport à finalité spéciale peuvent, si l'exploitant les y autorise, faire usage du véhicule à des fins privées lorsqu'ils ne sont pas en service (art. 38, §1^{er} et art. 59, §1^{er}). Le Pôle s'interroge toutefois sur la limitation introduite en matière de stationnement qui impose au taxi de stationner et au véhicule de transport à finalité spéciale qui n'est pas en service de stationner uniquement sur un lieu non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance (art. 17, § 3 et art. 43, al. 3). Cette restriction pourrait *in fine* s'avérer incompatible avec la latitude laissée de recourir au véhicule à des fins privées.

Art. 71

Le Pôle note avec satisfaction que l'usage mixte « taxi - transport à finalité spéciale » est prévu dans le projet de décret. Mais il n'est pas mentionné clairement que les taxis de station peuvent aussi travailler pour les plateformes, au même titre que les taxis de rue, alors que cette possibilité est pourtant prévue à Bruxelles et en Flandre.

Art. 72

Le Pôle juge insuffisante la disposition introduisant à l'article 72 une réduction de la taxe annuelle (qui est de 500 euros maximum pour les taxis – art. 34, ou de 250 euros maximum pour le transport à finalité spéciale – art. 55) pour encourager les véhicules plus respectueux de l'environnement, et incite le Gouvernement à chercher à davantage optimiser le service de transport individuel sur le plan environnemental.



Monsieur Philippe Henry
Ministre du Climat, de l'Energie, de la Mobilité
Rue d'Harscamp 22
5000 Namur
cabinet.henry@gov.wallonie.be

Vos réf. : PHH/GRC/MOB/AUM/CEL/JUG/S22-008428

Nos réf. : 22-05286/mda/mib/tom/ssm/vbi

Annexe(s) :

Namur, le 27 janvier 2023

A l'attention de Céline Lucas
celine.lucas@gov.wallonie.be

Monsieur le Ministre,

Concerne : avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Nous accusons bonne réception de la demande d'avis concernant l'objet sous rubrique et nous vous en remercions.

Nous accueillons positivement cet avant-projet de décret qui tente de réglementer le développement de nouveaux services de transport de personnes. Ce nouveau texte doit permettre de faire cohabiter deux systèmes sans en dévaloriser l'un par rapport à l'autre. Les services de taxis « classiques » sont essentiels pour la population. En effet, de nombreuses personnes en bénéficient, notamment, lorsque les transports collectifs ne sont plus disponibles (à la sortie de concerts, de pièces de théâtre, ...). Les services de taxis jouent donc un rôle essentiel pour ne pas créer de trop grands clivages dans la société mais aussi en termes d'emploi.

Il nous semble, ainsi, essentiel que cet avant-projet simplifie les procédures afin de permettre aux villes et communes de gérer au mieux la matière, et également de permettre au secteur de continuer son activité sans difficultés.

C'est la raison pour laquelle nous attirons votre attention sur la distinction apportée par l'avant-projet de décret entre zones inter-urbaine et urbaine ; certes, ces notions seront définies plus amplement dans un arrêté, néanmoins, elles nous semblent déjà difficiles à mettre en pratique. Ne conviendrait-il pas mieux de conserver les notions actuelles de périmètres ?

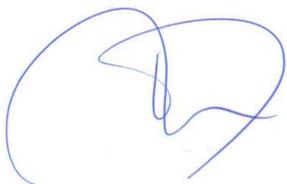
Au niveau de la procédure, certaines dispositions prévoient que la demande soit envoyée au Collège communal. Ainsi, par exemple, l'article 29, par. 1^{er}, dernier al. prévoit l'envoi d'un e-mail au Collège. Il nous semblerait plus judicieux d'indiquer « au Collège communal ou à son délégué ». Cela rendra la pratique plus aisée pour les villes et communes.

L'avant-projet de décret prévoit, dorénavant, que les licences d'exploitation soient délivrées par les communes pour les services de taxis de station et pour les services de taxis de rue. A l'heure actuelle, il n'est pas possible de quantifier ce que cela va représenter pour les villes et communes,

nous souhaiterions, dès lors, qu'une évaluation soit mise en place afin de vérifier si la gestion de ces nouvelles demandes ne pose pas de difficultés aux villes et communes.

La tarification des taxis de station et des taxis de rue devra également faire l'objet d'une évaluation afin de vérifier que les taxis de rue ne déstabilisent pas trop le marché des taxis de station.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.



Michèle BOVERIE
Secrétaire générale



Maxime DAYE
Président

Conseiller expert : Sylvie Smoos, tél. 081 24 06 67, e-mail : sylvie.smoos@uvcw.be

Directeur de Département : Tom De Schutter, tél. 081 24 06 30, e-mail : tom.deschutter@uvcw.be

HEETCH.

Monsieur le Vice-Président Philippe Henry
Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures
Rue d'Harscamp, 22
5000 Namur

Fait à Anderlecht, le 25 janvier 2023

Objet : Avis concernant l'avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Monsieur le Vice-Président,

Faisant suite à votre courrier du 19 décembre 2022, nous tenons à vous remercier pour votre demande d'opinion dans le cadre des travaux menés quant à une réforme du cadre réglementaire encadrant les services de transport individuel de personnes par route en Wallonie.

Nous soutenons pleinement la volonté du Gouvernement d'instaurer un cadre adapté aux évolutions du secteur, tout en assurant une concurrence saine entre acteurs du transport. Cette réforme est d'autant plus essentielle qu'elle offre des perspectives de maintien de l'activité économique pour les centaines de chauffeurs jusqu'à présent actifs avec une licence LVC wallonne et laissés sur le banc de touche de la réforme menée en Région de Bruxelles-Capitale.

À la lecture de l'avant-projet, nous saluons la volonté du Gouvernement d'instaurer des conditions d'exercice similaires entre « taxis de station » et « taxis de rue » en Wallonie. Par ailleurs, nous souhaiterions vous faire part des commentaires suivants :

- **Art. 3** : Quel sera le rôle de la Commission des services de transport individuel de personnes par route ? Celle-ci a-t-elle vocation à permettre un échange de bonnes pratiques et d'informations entre les autorités et les acteurs du secteur (représentants des exploitants et des chauffeurs, intermédiaires de réservation, etc.) ?
- **Art. 4** : En quoi consistera le certificat d'accès à la profession pour les exploitants ? Celui-ci ne sera-t-il pas redondant avec la licence d'exploitation, ainsi qu'avec le certificat de capacité applicable aux chauffeurs ?

Nous nous interrogeons sur l'obligation pour les exploitants de disposer d'un établissement « stable et effectif » sur le territoire de la Région wallonne. Si nous comprenons les besoins des autorités de bénéficier d'un point de contact auprès des exploitants, ne pourrait-on pas envisager que cet établissement soit localisé en Belgique ?

Le marché du « taxis de rue » n'étant pas encore développé en Wallonie, il est primordial d'éviter toute mesure qui pourrait empêcher à des exploitants déjà actifs, notamment en Région de Bruxelles-Capitale, d'étendre leurs activités en Wallonie.

Par ailleurs, nous estimons qu'une telle obligation pourrait aller à l'encontre d'un potentiel accord entre Régions sur l'encadrement des services taxis.

- **Art. 8** : Heetch soutient l'instauration d'un mécanisme d'agrément des services d'intermédiation électronique en vue d'assurer la sécurité des passagers et des chauffeurs, ainsi qu'une concurrence saine et équitable entre acteurs de la réservation en ligne.
Les conditions fixées pour l'obtention de l'agrément semblent raisonnables. Il est toutefois essentiel de définir de manière précise les modalités et critères appliqués pour l'attribution de cet agrément, ainsi que les éventuels possibilités de retrait de celui-ci, y compris les voies de recours.
- **Art. 12 & 13** : Bien que nous puissions comprendre la volonté de préserver des zones d'activités délimitées pour les exploitants afin d'assurer une répartition équitable des services de transport sur l'ensemble du territoire, nous ne comprenons pas les raisons qui permettent à un exploitant de disposer de licences délivrées par plusieurs communes pour un même véhicule mais qui lui interdisent de disposer de licences en zone « urbaine » et « inter urbaine ».
Un système trop complexe ou une charge administrative trop lourde empêchera automatiquement la création d'un marché du « taxis de rue ».

Quels critères seront retenus pour désigner une zone « urbaine » et « inter urbaine » ?

Par ailleurs, nous appelons à ne pas inclure de différences de traitement entre les « taxis de station » et « taxis de rue » dans l'attribution de ces licences, ainsi qu'en ce qui concerne les obligations relatives au code de la route (notamment quant à l'utilisation des voies de bus).
Une harmonisation du secteur taxis wallon doit passer par une harmonisation des droits et des obligations entre « taxis de rue » et « taxis de station ».

Enfin, comment le Gouvernement envisage-t-il d'organiser son système d'immatriculation des véhicules ? Les « taxis de rue » et « taxis de station » pourront-ils bénéficier d'une plaque TX, comme c'est déjà le cas dans les autres régions ?

- **Art. 14** : Un « taxi de station » pourvu d'un taximètre est-il également autorisé à réaliser des courses au travers d'un service d'intermédiation électronique ?
Dans ce cas, les règles régissant les services des « taxis de rue » sont-elles applicables à la course, notamment en ce qui concerne le mode de tarification comme c'est le cas en Région de Bruxelles-Capitale ?
- **Art 15§ 2** : Heetch soutient l'instauration d'un contrôle du nombre de licences délivrées afin d'assurer un niveau d'activité satisfaisant pour les chauffeurs et, dès lors, des revenus décents.

Sur quelle base de calcul le Gouvernement envisage-t-il de fixer le nombre de licences d'exploitation pouvant être délivrées par les communes ?

Le marché n'étant actuellement pas opérationnel en Wallonie, nous ne pouvons vous soumettre de recommandations précises quant au nombre de licences à octroyer.
Toutefois, au vu de l'expérience de Heetch sur d'autres marchés, nous constatons que le secteur du transport de personnes ne peut être réellement opérationnel et fiable que s'il est mis à disposition un chauffeur pour 200 habitants maximum.

Par ailleurs, nous insistons sur la nécessité de prévoir dans le décret un mécanisme de réévaluation régulier (1x par an) du nombre de licences maximal autorisé afin de ne pas empêcher la croissance du marché et permettre d'équilibrer l'offre et la demande.

- **Art. 18 et 21** : Quelles modalités tarifaires sont envisagées par le Gouvernement ? Une tarification dynamique en fonction de l'offre et de la demande sera-t-elle autorisée pour les « taxis de rue » ?

Des modes de tarification différenciés sont-ils prévus pour les courses réalisées en zones « urbaines » et celles « inter urbaines » afin de tenir compte de la différence de structure des trajets réalisés en centres-villes et en zones rurales (répartition temps / distance) ?

Notons qu'en Région de Bruxelles-Capitale, la formule de tarification appliquée pour les « taxis de rue » (prix de base ET prix/km ET prix/min) a engendré une hausse très significative du prix moyen des courses pour les passagers : près de 15% depuis l'entrée en vigueur du nouveau cadre réglementaire.

Afin d'éviter une telle situation, il est essentiel que le futur cadre réglementaire définisse un prix adapté à chaque service (urbain ou inter urbain) tout en assurant un bon niveau de rentabilité aux chauffeurs. Ainsi, il convient de s'assurer que :

- Les frais de base, ou le prix minimum, sont suffisamment élevés pour couvrir l'approche, qui a un fort impact surtout sur les petits trajets ;
- Le prix à la minute est suffisamment élevé pour garantir une bonne rentabilité horaire dans les bouchons ;
- Le prix au kilomètre complète efficacement le prix à la minute, mais c'est un enjeu moins fort car il intervient surtout sur les trajets où la circulation est fluide qui sont déjà les plus rentables.

- **Art 18 § 2** : Nous comprenons que des zones de stationnement puissent être dédiées spécifiquement aux « taxis de station » de par la nature même de leur activité. Nous appelons toutefois le Gouvernement à ne pas introduire de règles d'éloignement des « taxis de rue » qui engendreraient des temps d'attente pour les passagers à la suite de la commande de leur course, en particulier autour des points d'intérêt économique (aéroports, gares, centres commerciaux, etc.).

Des temps d'approche longs, engendrés par des obligations de stationnement à distance éloignée des lieux de prise en charge des clients, créent de facto une distorsion de concurrence significative au détriment des chauffeurs de « taxis de rue ».

Des zones de prise en charge des passagers, dans lesquels les « taxis de rue » ne peuvent stationner mais uniquement prendre en charge leurs passagers suite à une commande, pourraient-elles être organisées au sein de l'aéroport de Charleroi et des principales gares, comme c'est le cas dans différents pays ?

Ceci permet de bien délimiter les zones réservées aux « taxis de station » et celles dédiées aux « taxis de rue », tout en facilitant l'accès pour les utilisateurs non familiers des lieux et en réduisant les risques de congestion automobile liés à des arrêts de véhicules lors de la montée des passagers.

- **Art 23** : Dans quels délais le Gouvernement a-t-il la possibilité d'annuler, tout ou partie d'un acte délivré par une commune pour l'octroi d'une licence d'exploitation ?

Nous sommes étonnés de constater que les communes se réservent le droit de fixer des conditions complémentaires pour la délivrance de licences d'exploitation en plus de celles fixées par le Gouvernement. Nous craignons que cette possibilité, viennent rajouter des charges administratives aux exploitants lorsqu'ils adressent leur demande auprès des communes.

- **Art. 26 & 27** : Lorsque l'âge maximal du véhicule est atteint, la licence expirera automatiquement. L'exploitant sera, dès lors, obligé de réintroduire une nouvelle demande de licence auprès de la commune pour un nouveau véhicule.
Nous saluons l'introduction d'un mécanisme de priorité pour les exploitants qui sont tenus de renouveler leur licence. Celui-ci est en effet absolument essentiel en vue d'assurer la continuité de leurs activités.

Toutefois, que se passera-t-il si une licence expire et que l'exploitant ne peut poursuivre ses activités avec un nouveau véhicule, et donc une nouvelle licence, parce que le nombre maximum de licences pouvant être délivrées est atteint ?

Art. 30 : Nous interrogeons sur les conditions de cessibilité des licences. Est-ce que cela sera applicable tant aux « taxis de rue » qu'au « taxis de station » ? La cession est-elle possible uniquement pour les licences existantes ou sera-t-elle également possible pour les licences obtenues sous le nouveau cadre réglementaire ?

Les exploitants souhaitant céder leur licence seront-ils habilités à donner leur licence, la vendre au prix du marché ou bien seront-ils tenus de la remettre aux autorités compétentes qui se chargeront de la réattribution de la licence ?

- **Art. 37** : Si nous soutenons pleinement la volonté de mettre en place un mécanisme de contrôle de l'accès à la profession de chauffeur au travers d'un certificat de capacité, nous appelons véritablement à ne pas reproduire en Wallonie les procédures appliquées en Région de Bruxelles-Capitale !

Outre un manque criant de moyens à disposition de l'administration bruxelloise pour permettre aux chauffeurs de passer les tests obligatoires, la Région de Bruxelles-Capitale a introduit un test de personnalité informatisé qui exclut des candidats pour des raisons totalement incompréhensibles : « un manque d'humour », comportement « trop gentil » ou « trop serviable » !

Nous comprenons que la Région entend supprimer, ou a minima réviser ce test, au vu des résultats aberrants de celui-ci. Cette décision traîne toutefois, au détriment des candidats chauffeurs qui ne peuvent exercer leur profession.

Nous nous interrogeons donc sur les modalités envisagées par le Gouvernement pour l'obtention du certificat professionnel. Le passage d'un examen théorique sur base du code de la route de la route suffira-t-il, ou bien le Gouvernement prévoit-t-il le passage d'un examen pratique ? Les chauffeurs devront-ils maîtriser d'autres compétences que celles nécessaires pour le bon usage de la route ?

Le renouvellement annuel du certificat de capacité est-il automatique ?

- **Art. 38 § 1** : Nous accueillons favorablement la possibilité pour les chauffeurs de faire usage de leurs véhicules à des fins privées.

Toutefois, nous encourageons les autorités à rappeler aux exploitants la nécessité d'imposer des gardes fous visant à encadrer les conditions selon lesquelles un chauffeur peut faire usage d'un véhicule à titre privé, et ainsi se prémunir de toute dérive ou utilisation frauduleuse du véhicule.

- **Art. 38 § 2** : L'enregistrement des données relatives aux déplacements du véhicule a-t-elle pour seule finalité de contrôler l'usage privé du véhicule par les chauffeurs afin de lutter contre les fraudes et la réalisation de courses non prévues par le cadre réglementaire ?

Quel système sera mise en œuvre par la Gouvernement afin de récolter ces données ?

- **Art. 39** : L'arrivée des plateformes d'intermédiation de réservation ont permis de numériser l'ensemble des opérations de paiement et de facturation, via leurs applications.
Nous souhaitons obtenir la confirmation que l'ensemble de ces actions pourront se faire via un système dématérialisé, de la réservation au paiement, en passant par la facturation et les réclamations.
- **Art. 42** : Le décret prévoit l'aménagement de licences taxis destinées aux véhicules utilisés pour des « finalités spéciales », tels que les transports depuis et vers les aéroports ou les déplacements professionnels. Or, une partie non négligeable des trajets effectués par les « taxis de rue » et les « taxis de stations » poursuivent les mêmes finalités. Nous nous interrogeons donc sur l'objectif d'une telle catégorie.

A la lecture du présent article nous comprenons que seul ces véhicules seront habilités à effectuer ce type de trajets. Notre interprétation est-elle la bonne, ou bien le décret prévoit uniquement d'encadrer l'activité de sociétés spécialisées dans les transport B to B, ainsi que les véhicules affrétés par les établissement d'hôtellerie et les navettes effectuant uniquement des trajets de/vers l'aéroport ?

L'impossibilité pour les taxis de rue et de station d'effectuer ce type de courses fragiliserait fortement leur activité professionnelle.

- **Art. 40** : Est-il autorisé d'afficher une publicité sur un véhicule destiné au « taxis de rue » ?
- **Art 84** : Nous saluons l'introduction d'une période de transition d'un an à compter de la mise en œuvre du présent décret pour permettre au chauffeur LVC sous le régime du 18 octobre 2007 de transiter vers le nouveau.

Néanmoins, les chauffeurs disposant déjà d'une licence LVC wallonne seront ils autorisés à rouler dès l'entrée en vigueur du nouveau cadre ?

Nous vous remercions pour l'attention que vous voudrez bien porter à ces commentaires et restons à votre entière disposition pour vous fournir toute précision que vous pourriez souhaiter.

Veillez agréer, Monsieur le Vice-Président, mes meilleures salutations.

Géraldine Caenen
Country Manager Belgique

23/01/2023

ASSOCIATION BELGE DES CHAUFFEURS LIMOUSINE asbl/vzw

E2023 000462

Avenue de la Société Nationale 56 - 1070 Bruxelles

TVA BE 0685.994.589

abcl_asbl@yahoo.com ❖ ☎ 32 498 41 77 79**ABCL asbl**

Note des chauffeurs LVC à l'attention du Gouvernement de Wallonie

Les propositions de l'ABCL asbl/vzw pour la réforme du transport individuel de personnes par route

1. L'ABCL asl/vzw, association représentant le secteur des chauffeurs LVC

L'ABCL asl / vzw représente le secteur des chauffeurs LVC (Location de voitures avec chauffeurs) qui travaillent en Belgique. Notre secteur assure le transport de **dizaines de milliers de passagers** par jour. Nos clients sont satisfaits et demandeurs de nos services.

Dès le début de nos activités, **la qualité de nos services a été largement reconnue**: ils sont plébiscités et satisfont nos clients, notamment en raison de la disponibilité des chauffeurs, des tarifs et de la simplicité pour commander un véhicule et effectuer le paiement. Les petites attentions que nous apportons à nos clients en leur proposant des bouteilles d'eau ou la mise à disposition d'un chargeur pour téléphone ont permis de conquérir durablement le cœur de nos passagers.

L'ABCL asl / vzw remercie la Région de Wallonie de lui proposer de faire part de ses remarques sur l'avant-projet de réforme du secteur de transport. Nous nous réjouissons du lancement des consultations officielles, d'autant que cette réforme est attendue depuis bien longtemps.

2. La priorité pour les chauffeurs : des règles claires pour tous et non-discriminantes

L'introduction de réglementations obsolètes et discriminantes a laissé des blessures profondes dans le secteur. La réforme wallonne doit permettre de tourner la page et de mettre enfin tous les chauffeurs sur un même pied d'égalité :

- Des examens communs entre taxis et LVC - avec un contenu proportionné aux services requis par les chauffeurs LVC/de taxis et organisés à une fréquence régulière. Pour les chauffeurs qui ont déjà un certificat de capacité ou une expérience dans le secteur, il faut que leur certificat ou leur expérience puisse être reconnu(e) sans qu'ils aient à passer de nouveaux examens.
- Les mêmes obligations et les mêmes droits : tous les chauffeurs doivent répondre aux mêmes règles de circulation (accès aux voies de bus) et de stationnement (accès aux parkings près des gares).

A cet égard, l'avant-projet communiqué est décevant. Au lieu de favoriser une seule catégorie de taxis avec les mêmes droits et obligations pour tous, ce projet ne fait qu'enteriner des divisions injustes.

Les règles d'accès à la profession comportent des injustices. En particulier, l'obligation pour les chauffeurs d'avoir un établissement stable et effectif en Wallonie. C'est une mesure plus particulièrement **discriminante** qui va laisser sur le carreau des dizaines de chauffeurs qui voudraient proposer leurs services.

Par ailleurs, l'avant-projet réintroduit des discriminations entre taxis, notamment concernant les dispositions de voirie. Il est essentiel que tous les véhicules, sans discrimination, puissent **stationner sur la voie publique** et d'avoir accès aux voies réservées pour les bus et les taxis. Enfin, il faut



également éviter de prévoir des règles trop strictes à l'aéroport : il faut pouvoir récupérer les passagers facilement.

3. Systemes de licences

L'ABCL asl / vzw est très inquiète du système de licences proposées. Si notre compréhension est la bonne, la Région de Wallonie souhaiterait introduire pas moins de quatre licences différentes! Dont 2 d'entre elles (interurbaines) ne pourraient pas être utilisables avec des applications. Ce système ne convient pas.

C'est un système bien trop complexe qui va créer beaucoup d'incompréhensions dans le secteur. Avec cette réforme, nous avons enfin la chance de repartir sur un bon pied et de permettre à tous de proposer ses services. Ne créons pas des règles encore plus compliquées et moins claires. Nous prions la Région de Wallonie de bien vouloir simplifier cette proposition et de **proposer une seule licence** (plaque TX pour tous) pour plus de clarté.

Enfin, nous prions la Région de Wallonie de bien vouloir prévoir un **système transitoire** pour permettre à tous les chauffeurs d'avoir le temps de transitionner correctement sous le nouveau régime. L'expérience bruxelloise nous montre que cela demande beaucoup d'efforts tant du côté des chauffeurs que du côté de l'administration.

4. Reconnaissance mutuelle

Il est également important de prévoir dans le texte de la réforme un accord interrégional de reconnaissance mutuelle afin de permettre aux chauffeurs de Bruxelles et de Flandre qui le souhaiteraient de pouvoir conduire en Wallonie. Cela bénéficierait très largement à la Région et à tous ses passagers.

5. Numerus Clausus

Nous ne sommes pas favorables à la mise en place non pas d'un numerus clausus fixe. Il ne faut pas nuire aux capacités de développement économique des chauffeurs LVC : il faut leur permettre de pouvoir accroître leurs activités et de recruter de nouveaux chauffeurs, souvent sans emploi jusque-là, s'ils le souhaitent. C'est d'autant plus vrai que la mobilité partagée est aujourd'hui peu développée en Wallonie et il faut à tout prix l'encourager.

6. Tarification

Nous ne sommes pas favorables à des prix fixes, il faut laisser une liberté tarifaire. Nous prions la Région de Wallonie de bien vouloir garantir cela dans l'avant-projet.

Il pourrait être également intéressant de prévoir, pour toute fixation des prix, une commission indépendante dotée d'experts qui sera la plus à même de définir les justes prix pour le secteur.

ASSOCIATION BELGE DES CHAUFFEURS LIMOUSINE asbl/vzw

Avenue de la Société Nationale 56 - 1070 Bruxelles

TVA BE 0685.994.589

abcl_asbl@yahoo.com ❖ ☎ 32 498 41 77 79



ABCL asbl

Conclusion

Afin de permettre la modernisation des activités de mobilité partagée en Wallonie, dans le souci et le respect de tous, l'ABCL asbl/vzw propose l'organisation dans les prochaines semaines d'une table ronde avec tous les acteurs concernés par le Plan Taxi à savoir les représentants des taxis, les plateformes, les représentants de l'ABCL, etc. afin d'échanger sur nos propositions et d'explorer les synergies possibles et dans l'intérêt de toutes les parties.

L'Association Belge des Chauffeurs Limousines vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à nos propositions. Il est bien évident que nous restons à votre entière disposition pour de plus amples renseignements.



Avant-projet de décret wallon relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Avis de Bolt

Bruxelles, le 20 janvier 2023

Bolt se réjouit d'avoir été consulté par M. le Ministre dans le cadre de l'élaboration de ce nouveau décret.

C'est avec plaisir que Bolt soumet les remarques suivantes. Pour faciliter la lisibilité, l'ordre des remarques suit simplement l'ordre des dispositions dans l'avant-projet du décret.

En cas de questions, n'hésitez pas à prendre contact avec Marc Naether, Directeur des Affaires Publiques Benelux, +32 486 689846, marc.naether@bolt.eu.

Art. 3.

Bolt soutient la mise en place de cette commission qui pourrait aborder régulièrement les thèmes qui touchent tout le secteur du taxi en Wallonie. Il nous semble important que les intermédiaires de réservation soient aussi représentés dans cette commission.

Art. 4. §2

Il existe de nombreux chauffeurs de services de taxis qui disposent d'un établissement stable et effectif en Wallonie, mais qui présentent aussi des services de taxi dans d'autres régions et qui nécessitent des autorisations équivalentes des régions bruxelloise et/ou flamande. Afin de limiter la charge administrative et rendre l'accès à la profession plus souple, Bolt propose de reconnaître certains documents déjà délivrés par les autres régions comme équivalent; par exemple le certificat de capacité bruxellois.

Art. 8. §2 3°

Au sujet du numéro d'entreprise, la Région bruxelloise exige le code NACE "services auxiliaires de transport terrestre". La Flandre n'exige aucun code NACE particulier. Comme la plupart des intermédiaires de réservation seront actifs dans les trois régions du pays, il serait souhaitable que les Régions wallonne et bruxelloise s'alignent sur les exigences concernant l'inscription dans la BCE.

Art. 8. §2 5°

Cette disposition est problématique, car elle est très large. Il va de soi qu'un intermédiaire de réservation doit respecter ses obligations fiscales et sociales et doit être en mesure de fournir des attestations d'absence de dettes du SPF Finance et de l'ONSS. Par contre, le terme "transparence" pourrait aussi être interprété de manière large. Pourtant, un intermédiaire de réservation ne devrait pas être obligé de rendre public ses déclarations fiscales ou sociales (ce qui n'est pas obligatoire non plus pour d'autres acteurs économiques).

La "transparence opérationnelle" est également une notion très large. Le logiciel de l'intermédiaire est le cœur de son business. Un intermédiaire de réservation peut expliquer comment ses opérations fonctionnent, mais il ne pourra pas être obligé de dévoiler publiquement le code de son algorithme.

Art. 12.

Bolt s'inquiète de la division du marché des taxis en plusieurs sous-zones (zones urbaines et zones inter-urbaines). Selon nos expériences, la mise en place de ce type de zones rendra le marché des taxis plus inefficace, au détriment des exploitants/chauffeurs et des consommateurs. Les exploitants ne pourront pas proposer leurs services partout là où il y a une demande et devront, dans certains, cas, effectuer des retours à vide. Pour le consommateur, ceci rendra le prix des courses plus cher sans que les exploitants/chauffeurs en, bénéficieront car ils auront moins de courses et plus d'attente non-payée. En Flandre - un marché comparable à celui de la Wallonie - il n'existe pas de différenciation entre zones urbaines et inter-urbaines pour les taxis de rue. Bolt conseille de suivre cet exemple et de prévoir une seule grande zone à l'échelle de tout le territoire wallon pour les taxis de rue.

Art. 13.

La projet de décret prévoit qu'un exploitant de taxi de rue devra demander une licence séparée s'il veut proposer ses services dans plusieurs communes qui ne font pas partie de la même zone. Ceci est une disposition relativement complexe qui freinera le développement du marché et empêchera les exploitants qui le souhaitent de proposer des services partout en Wallonie. Ceci augmentera les courses à vide. Des taxis ne pourront pas prendre de courses au retour pour manque de licence et devront rentrer à vide, ce qui implique un manque à gagner pour les chauffeurs et des émissions CO2 inutiles.

Pour les taxis de rue, Bolt propose dès lors de suivre l'exemple de la Flandre: une licence de taxi de rue délivrée par une commune y est valable pour toute la région.

Bolt propose également de supprimer la règle selon laquelle un même véhicule ne peut pas avoir de licence "taxi urbain" et "taxi inter-urbain" en même temps. L'expérience montre que la flexibilité du marché permettra un meilleur équilibre, de meilleurs revenus pour les chauffeurs, et in fine une meilleure disponibilité de véhicules pour les clients.

Art. 14.

Au sujet de l'affectation de véhicules, le projet de décret prévoit une affectation exclusive en tant que taxi de station *ou* de taxi de rue. Bolt considère qu'un véhicule avec une licence de "taxi de station" devrait aussi pouvoir prêter des services sur réservation et être considéré comme "taxi de rue" pour cette prestation. Les réglementations des deux autres régions prévoient cette possibilité.

Par exemple, un exploitant d'un "taxi de station" devrait avoir la possibilité de prêter des services sur base de réservation lorsqu'il y a moins de demande à la station de taxi où il/elle se trouve. Au lieu d'attendre des clients potentiels, le chauffeur pourrait effectuer des courses de "taxi de rue" et augmenter ses revenus. Afin d'éviter des distorsions de concurrence, ces courses devraient être soumises au régime des taxis de rue, comme la réglementation bruxelloise le prévoit aussi.

Concernant le système alternatif au taximètre, Bolt conseille de faire usage de moyens électroniques qui évitent l'installation coûteuse d'un dispositif physique. Une application, comme celle de Bolt, peut aussi enregistrer les données en temps réel et calculer le prix sur base des tarifs en vigueur, sans qu'un taximètre ne soit nécessaire.

Art. 15.

Bolt déconseille de fixer un nombre maximum de licences. Le marché du transport rémunéré de personnes est en pleine croissance et en manque d'effectifs; un surplus d'exploitants n'est pas à craindre. Un quota maximum empêche d'ailleurs le développement, expérimental, de taxis "spéciaux", par exemple zéro-émission ou PMR.

Si le nombre devait être limité, Bolt conseille de prévoir dans le décret une clause de révision régulière sur base d'études objectives, par exemple annuelle, de ce chiffre.

Art. 16.

Le système des zones urbaines et inter-urbaines tel que prévu ici est complexe. En règle générale, un intermédiaire de réservation qui propose ses services en totale conformité avec la réglementation wallonne devrait assurer que l'application ne propose que des taxis dont la licence permet d'effectuer la course demandée par le client. La mise en place de ces zones sera complexe d'un point de vue technique. Seuls les grands acteurs auront la capacité de

programmer ces zones spécifiquement pour la Wallonie. Par conséquent, il est possible que les intermédiaires de réservation proposeront leurs services uniquement sur quelques zones urbaines, sans offre dans les zones plus rurales.

Art. 19.

Article 19 2° prévoit que la prise en charge devra s'effectuer *sur le territoire de la zone inter urbaine au sein de laquelle la zone urbaine pour laquelle la licence est délivrée est située, à condition que la destination se trouve en dehors de la zone inter urbaine.*

Dans cette situation, le taxi ne sera pas autorisé à prendre un autre client pour le trajet retour. Le retour devrait donc s'effectuer à vide, ce qui constitue un manque de revenu pour le chauffeur et produit des émissions CO2 inutiles.

Art. 23.

Pour Bolt il n'est pas clair de quel type de conditions complémentaires il pourrait s'agir ici. En général, Bolt propose de limiter le nombre d'exigences communales spécifiques, pour que les conditions soient identiques pour tous les taxis en Wallonie.

Art. 29.

Cette disposition concerne les véhicules de réserve.

Bolt s'inquiète que la procédure prévue au §1er - qui nécessite l'autorisation du Collège communal pour l'utilisation d'un véhicule de réserve suite à une panne ou un accident - soit trop lente. Ces situations sont par définition imprévues. L'exploitant concerné devrait pouvoir utiliser son véhicule de réserve le plus rapidement possible. L'obtention de l'autorisation du Collège risque de prendre plusieurs jours au mieux.

Art. 38. §2

Cette disposition prévoit que les données relatives aux déplacements du véhicule donnent lieu à un enregistrement électronique automatique dans une installation qui se trouve à bord du véhicule.

Bolt propose de suivre l'exemple des régions bruxelloise et flamande, qui n'exigent plus ces appareils dans les véhicules (et dont l'installation est coûteuse). A la place d'un tel appareil, les exploitants de taxi et/ou les intermédiaires de réservation envoient ces données) à une base de données centrale ("CHIRON" en Flandre; à Bruxelles encore en développement), ce qui facilite le contrôle par l'administration sans pour autant ajouter des coûts d'installation aux exploitants de taxi.

Art. 39

Cette disposition prévoit que tout véhicule devra être équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système permettant de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Ces équipements de paiement et d'impression de factures sont coûteux à installer et souvent superflus. Dans le cas de trajets effectués via un intermédiaire de réservation, les paiements électroniques se font via l'infrastructure de paiements de l'intermédiaire, donc un dispositif de paiement dans la voiture même n'est plus nécessaire. L'intermédiaire de réservation envoie aussi les attestations de transport au nom de l'exploitant directement au client par voie électronique. Pour les véhicules effectuant des missions de taxi de rue, ces deux équipements ne sont donc plus nécessaires à bord du véhicule.

Art. 40

Cette disposition concerne l'identité visuelle des taxis (de station).

Bolt conseille de prévoir explicitement dans le décret que les voitures des taxis de station et des taxis de rue peuvent porter des signes de publicité, à l'extérieur, pour les sociétés de taxis ou les intermédiaires de réservation. Une telle publicité se fait déjà parfois et est parfaitement en ligne avec les activités du secteur. Elle permettra d'ailleurs aux exploitants des taxis de revenus supplémentaires.



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Avis n° 12/2023 du 20 janvier 2023

Objet: Avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route (CO-A-2022-317)

Le Centre de Connaissances de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité »),
Présent.e.s: Mesdames Cédrine Morlière, Nathalie Raghenon et Griet Verhenneman et Messieurs Yves-Alexandre de Montjoye, Bart Preneel et Gert Vermeulen;

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier les articles 23 et 26 (ci-après « LCA »);

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD »);

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD »);

Vu la demande d'avis du Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, Monsieur Philippe Henry, reçue le 16 décembre 2022;

Émet, à la majorité de ses membres, conformément à l'article 25 de la LCA, le 20 janvier 2023, l'avis suivant :

I. OBJET DE LA DEMANDE D'AVIS

1. Le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, (ci-après « le demandeur »), a sollicité l'avis de l'Autorité concernant les articles 4, 5, 6, 22, 23, 24, 30, 33, 37, 38, 39, 43, 46, 47, 48, 49, 51, 54, 56, 58, 60, 71, 80, 81, 82 de l'avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route, (ci-après « le projet »).

II. PORTÉE DU PRÉSENT AVIS

2. Compte tenu du nombre exceptionnellement élevé de demandes d'avis dont l'Autorité est saisie et faute de disposer de moyens humains suffisants, l'Autorité n'est momentanément pas en mesure de procéder à un examen de toutes les demandes d'avis qu'elle reçoit. Étant donné que le demandeur n'indique pas que le projet pourrait occasionner des risques élevés pour les droits et libertés des personnes concernées et vu que les réponses fournies par le demandeur dans le formulaire ne permettent pas non plus de déduire que de tels risques existeraient, l'Autorité émet ci-après un avis général¹.
3. Cet avis général rappelle les exigences principales auxquelles toute norme qui encadre des traitements de données à caractère personnel doit répondre. Dans ces conditions, il ne peut en aucun cas être déduit du présent avis que le Projet répond effectivement aux exigences de qualité de la loi qui s'imposent en vertu du RGPD, lu en combinaison avec la Constitution, la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et la Convention européenne des droits de l'homme (ci-après « la CEDH »).

III. QUANT AU FOND

A. Quant à l'exigence de nécessité et proportionnalité des traitements de données qui sont encadrés par le projet

4. L'Autorité rappelle que tout traitement de données à caractère personnel constitue une ingérence dans le droit au respect de la vie privée et le droit à la protection des données à caractère

¹ L'Autorité doit procéder à des choix stratégiques, compte tenu de ses missions en vertu du RGPD, des moyens dont elle dispose et des principes figurant dans le RGPD (comme le principe de l'approche basée sur les risques et le principe de 'responsabilité'). C'est la raison pour laquelle elle analyse d'abord les demandes d'avis, qui lui sont soumises en vertu de l'article 23 de la LCA et/ou de l'article 36.4 du RGPD, uniquement sur la base du formulaire.

Ce n'est que dans les cas où les réponses fournies dans le formulaire contiennent des indices sérieux que le projet de texte normatif implique un risque élevé que l'Autorité procède systématiquement à une analyse du projet de texte normatif proprement dit et émet concrètement un avis.

Dans les autres cas - comme dans le présent dossier -, et compte-tenu du flux de dossiers, l'Autorité ne procède pas à une analyse du texte du projet de texte normatif et communique des lignes directrices générales. Il appartient au demandeur de s'assurer concrètement que le Projet répond effectivement aux exigences de qualité de la loi qui s'imposent en vertu du RGPD, de la Constitution, de la Charte des droits fondamentaux et de la CEDH.

personnel. Une telle ingérence n'est admissible que pour autant qu'elle soit nécessaire et proportionnée à l'objectif légitime poursuivi.

5. Pour rappel, un traitement de données à caractère personnel est considéré comme étant nécessaire s'il constitue la mesure la moins attentatoire pour atteindre l'objectif légitime qu'il poursuit. Le demandeur doit dès lors s'assurer qu'il n'y a pas d'autres mesures moins attentatoires aux droits et libertés des personnes concernées qui permettent d'atteindre l'objectif poursuivi. Il faut donc que le traitement de données envisagé permette effectivement d'atteindre l'objectif poursuivi (critère d'efficacité), mais également qu'il constitue la mesure la moins intrusive dans les droits et libertés des personnes concernées (critère de nécessité au sens strict). Concrètement, cela signifie que s'il est possible d'atteindre l'objectif recherché au moyen d'une mesure moins intrusive pour le droit au respect de la vie privée ou le droit à la protection des données à caractère personnel, le traitement de données initialement envisagé ne pourra pas être mis en place.
6. Si la nécessité du traitement de données à caractère personnel est établie, il faut encore que le demandeur s'assure que celui-ci est bien proportionné (au sens strict) à l'objectif qu'il poursuit, c'est-à-dire qu'il faut qu'il existe un juste équilibre entre les différents intérêts en présence, droits et libertés des personnes concernées. En d'autres termes, il faut qu'il y ait un équilibre entre l'ingérence dans le droit au respect de la vie privée et à la protection des données à caractère personnel et l'objectif que poursuit – et permet effectivement d'atteindre – ce traitement. Les avantages qui découlent du traitement de données en question doivent donc être plus importants que les inconvénients qu'il génère pour les personnes concernées (critère de proportionnalité au sens strict).
7. L'Autorité attire l'attention du demandeur sur l'obligation de s'assurer que les traitements de données à caractère personnel encadrés par le projet ou qui seront mis en place en exécution du projet s'avèrent effectivement nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi.

B. Quant à l'exigence de prévisibilité des traitements de données à caractère personnel

8. En outre, l'Autorité rappelle que chaque traitement de données à caractère personnel doit disposer d'une base juridique ou de légitimité figurant à l'article 6.1 du RGPD. Les traitements de données qui sont instaurés par une mesure normative sont presque toujours basés sur l'article 6.1, point c) ou e) du RGPD².

² Article 6.1 du RGPD : "*Le traitement n'est licite que si, et dans la mesure où, au moins une des conditions suivantes est remplie : (...)*

c) le traitement est nécessaire au respect d'une obligation légale à laquelle le responsable du traitement est soumis ; (...)

e) le traitement est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement ; (...)"

9. En vertu de l'article 22 de la Constitution, de l'article 8 de la CEDH et de l'article 6.3 du RGPD, de tels traitements doivent être prévus par une réglementation claire et précise, dont l'application doit être prévisible pour les personnes concernées³. En d'autres termes, la réglementation qui encadre ou dont la mise en œuvre implique des traitements de données doit répondre aux exigences de prévisibilité et de précision, de telle sorte qu'à sa lecture, les personnes concernées peuvent entrevoir clairement les traitements qui seront faits de leurs données et les circonstances dans lesquelles ces traitements sont autorisés.
10. Toutefois, cela ne signifie pas que chaque traitement de données doit être encadré par une norme *spécifique* régissant explicitement l'ensemble des sujets de protection des données dans son contexte. En effet, dans certains cas, la prévisibilité d'un traitement de données à caractère personnel qui est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public pourra être assurée par la norme qui attribue cette mission au responsable du traitement et le RGPD (le cas échéant lus en combinaison avec d'autres normes également d'application).
11. La question se pose dès lors de savoir quand et dans quelle mesure un encadrement normatif *spécifique* est nécessaire. S'il n'y a pas de règle absolue ou de formule mathématique permettant de déterminer avec certitude quand une norme spécifique est nécessaire pour encadrer un traitement de données à caractère personnel nécessaire l'exécution d'une mission d'intérêt public et à en assurer la prévisibilité, l'Autorité donne ci-dessous des indications à ce propos.
12. L'article 6.2 du RGPD prévoit que « *les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus spécifiques pour adapter l'application des règles du présent règlement pour ce qui est du traitement dans le but de respecter le paragraphe 1, points c) et e), en déterminant plus précisément les exigences spécifiques applicables au traitement ainsi que d'autres mesures visant à garantir un traitement licite et loyal, y compris dans d'autres situations particulières de traitement comme le prévoit le chapitre IX* » .
13. Le considérant 10 du RGPD, qui est relatif à l'article 6.2 du RGPD, précise que « *parallèlement à la législation générale et horizontale relative à la protection des données mettant en œuvre la directive 95/46/CE, il existe, dans les États membres, plusieurs législations sectorielles spécifiques dans des domaines qui requièrent des dispositions plus précises. Le présent règlement laisse aussi aux États membres une marge de manœuvre pour préciser des règles, y compris en ce qui concerne le traitement de catégories particulières de données à caractère personnel. A cet égard, le présent règlement n'exclut pas que le droit des États membres précise les circonstances des situations particulières de traitement y compris en fixant de manière plus précise les conditions*

³ Voir également le considérant 41 du RGPD.

dans lesquelles le traitement de données à caractère personnel est licite » (c'est l'Autorité qui souligne).

14. De plus, le RGPD renvoie également, à plusieurs reprises, au droit national, que ce soit pour exiger un encadrement spécifique pour certains traitements de données à caractère personnel ou pour imposer l'adoption de mesures appropriées et spécifiques pour sauvegarder les droits fondamentaux et les intérêts des personnes concernées⁴.
15. L'Autorité identifie, notamment, trois situations dans lesquelles une norme nationale doit encadrer spécifiquement des traitements de données à caractère personnel :
 - lorsqu'il est nécessaire d'assurer la prévisibilité d'un traitement de données à caractère personnel nécessaire à l'exercice d'une mission de service public plus qu'en renvoyant simplement au libellé de la norme d'attribution des missions de service public et de prévoir des garanties spécifiques pour préserver les droits et libertés des personnes concernées ;
 - lorsqu'il est nécessaire d'assurer le caractère contraignant d'une obligation légale de réaliser un traitement de données à caractère personnel (art. 6.1.c RGPD). À ce propos, l'Autorité relève que la norme qui impose l'obligation légale doit, d'une part, spécifier la finalité concrète pour laquelle le traitement de données obligatoire doit être réalisé et, d'autre part, être claire et précise, de telle sorte que le responsable du traitement ne doit, en principe, pas avoir de marge d'appréciation quant à la façon de réaliser le traitement de données à caractère personnel nécessaire au respect de son obligation légale⁵.
 - lorsque le RGPD ou la LTD impose l'adoption d'une telle norme spécifique d'encadrement de traitement de données à caractère personnel, par exemple, pour prévoir des mesures spécifiques de sauvegarde pour les droits et libertés des personnes concernées⁶;

⁴ C'est le cas, par exemple, pour les traitements portant sur des catégories particulières de données à caractère personnel au sens de l'article 9 du RGPD (données relatives à l'origine raciale, données relatives à la santé, ...) qui sont nécessaires à l'exécution des obligations des responsables du traitement en matière de droit du travail ou encore des traitements portant sur ces données qui sont nécessaires pour des motifs d'intérêt public important.

⁵ Groupe de travail « Article 29 », *Avis 06/2014 sur la notion d'intérêt légitime poursuivi par le responsable du traitement des données au sens de l'article 7 de la directive 95/46/CE*, p. 22. L'Autorité rappelle qu'en tout état de cause, malgré une telle absence de marge d'appréciation, il incombe toujours au responsable du traitement de veiller à la conformité du traitement concerné à l'obligation en cause ainsi qu'au RGPD.

⁶ Par exemple lorsqu'il s'agit d'encadrer par voie normative un traitement de catégories particulières de données à caractère personnel au sens de l'article 9 du RGPD ou encore de l'article 10 du RGPD et de prévoir dans ce cadre des mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts des personnes concernées (art. 9.2.g RGPD, art. 10 LTD) ou encore lorsqu'il s'agit de concilier le droit d'accès du public aux documents officiels et le droit à la protection des données à caractère personnel (art. 86 RGPD)...

16. Dans ce contexte, même si tout traitement de données à caractère personnel constitue une ingérence dans le droit au respect de la vie privée et à la protection des données à caractère personnel, chacun de ces traitements (et donc toute ingérence dans le droit à la vie privée) ne doit, par conséquent, pas nécessairement être *spécifiquement* encadré par une norme de droit interne, par exemple, par le biais d'un chapitre spécifique consacré aux traitements de données à caractère personnel. Pour les traitements de données nécessaires à l'exécution d'une mission d'intérêt public, l'Autorité relève que, pour autant que les missions de service public (qui nécessitent la réalisation de traitement de données à caractère personnel) soient décrites et délimitées par le législateur de manière telle que les finalités de ces traitements peuvent être considérées comme déterminées et explicites et qu'on ne se trouve pas dans une des situations précitées, il n'est pas systématiquement nécessaire d'encadrer *spécifiquement* ces traitements de données. En effet, sous cette condition, le RGPD peut, dans certains cas, suffire à encadrer lesdits traitements de données, notamment en l'absence de risque spécifique pour les droits et libertés des personnes concernées.
17. L'Autorité invite donc le demandeur à s'assurer que le Projet répond bien à l'exigence de prévisibilité, de telle sorte qu'à sa lecture, éventuellement combinée à la lecture du cadre normatif pertinent, les personnes concernées puissent entrevoir clairement les traitements qui seront faits de leurs données et les circonstances dans lesquelles ces traitements sont autorisés.



Pour le Centre de Connaissances,
Cédrine Morlière, Directrice



GROUPEMENT NATIONAL DES ENTREPRISES DE VOITURES DE **T**AIXIS
ET DE **L**OCATION AVEC CHAUFFEUR A.S.B.L.



Projet de décret relatif aux "services de transport individuel par route"

Avis du Groupement national des entreprises de Taxis

Bruxelles, le 19 janvier 2023

Introduction - Remarques générales

Dans le titre du décret il faudrait supprimer le terme 'individuel' Notre transport est souvent collectif.

Nous pensons qu'il vaudrait mieux de parler de "*services de transport de personnes par route*".

Le secteur est peu rentable en Wallonie. Il y a actuellement trop peu de chauffeurs de taxis, qu'ils soient indépendants ou sous statut de travailleur salarié. Dans certaines villes et communes, on ne veut même plus offrir des services pendant la nuit. Le gouvernement wallon a mené une politique tarifaire qui ne suit pas l'évolution sur le terrain : les augmentations du tarif maximum wallon, de 2008 à 2022, n'a pas suivi l'évolution de l'inflation. Et il n'y a pas eu d'indexations annuelles. De plus, les communes imposent des prix inférieurs au tarif maximum et ne suivent pas suffisamment la réalité des coûts des exploitants. Il faut un revenu suffisant pour pouvoir assurer un service de qualité et engager des chauffeurs. Nous demandons l'instauration d'un prix minimum applicable à toutes les courses.

Beaucoup de conditions d'exploitation ne sont pas encore réglées par ce projet de décret. A beaucoup d'endroits on y lit que le gouvernement fixera encore/éventuellement les conditions.

Le projet reste flou sur certains aspects, ce qui complique l'interprétation certains articles. Il faudrait une explication plus claire des objectifs poursuivis: taille des zones interurbaines ? Combien de zones urbaines prévoit-on en Wallonie ? Quid des cas où 2 villes sont proches l'une de l'autre ?

Le décret ne définit pas clairement les zones urbaines et interurbaines.

On ne sait pas quels types de villes seront qualifiées de "zone urbaine".

Le projet prévoit, de manière voulue ou non, une forme de **dérégulation** qui encouragera les taxis des périphéries des villes ou de zones rurales, à exploiter dans les villes. Il supprime la notion de course préalablement commandée pour pouvoir circuler en dehors de sa zone et pour pouvoir y stationner et prendre en charge des clients. Alors on se demande pourquoi on prévoit **une structure complexe** avec des taxis urbains et des taxis interrégionaux.

On a prévu la possibilité d'instaurer un plafond aux nombres de licences d'exploitation alors qu'en même temps on permet d'aller exploiter chez le voisin (en ville).

Les services de **transports à finalité spéciale** : ils sont parfois tenus de répondre à des conditions tarifaires fixées dans des appels d'offres (mutuelles, Aviq, établissements scolaires,...). Le GTL plaide ici pour la **mise en place d'un tarif minimum** mais pas d'un tarif fixe, par le gouvernement.

Nous notons avec satisfaction que **l'usage mixte** est prévu (taxi-Transport à finalité spéciale). Mais il faudrait **mentionner explicitement que les taxis de station peuvent aussi travailler pour les plateformes**, au même titre que les taxis de rue (ce qui est déjà prévu par les réformes récentes à Bruxelles et en Flandre)

Pour le GTL, qui représente les entreprises du secteur, ce serait bien d'avoir une discussion avec les Autorités pour mieux comprendre les objectifs poursuivis par le texte de ce projet de décret (qui délègue des décisions importantes au gouvernement) et certains articles qu'il comporte. On reste bien sûr tout à fait ouvert à la poursuite des discussions sur ce projet et sur la réforme.

Remarques par article

Art. 1^{er} 2°

Seuls les taxis de station sont des taxis au sens du code de la route.

Que signifie « un taxi au sens de la route ? »

Quel est le but poursuivi par cette phrase dans le texte ? Est-ce pour limiter le droit d'utiliser les bandes spéciales pour les bus ?

Quelle plaque, TX ou TL, sera rendue obligatoire pour les taxis de rue? La réglementation fédérale stipule que la plaque TL est réservée aux véhicules qui sont affectés EXCLUSIVEMENT à la location avec chauffeur. Or cette catégorie va disparaître suivant le présent projet de décret.

Source : Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. - M.B. 2014-10-06

Demande du GTL : Pourrait-on apporter une modification au code de la route afin de permettre aux véhicules électriques adaptés pour le transport de PMR en fauteuil roulant de travailler sous permis B avec des véhicules avec un poids max de 4250 kg ?

Art.4. (accès à la profession)

§ 2. Pour obtenir un certificat d'accès à la profession, le demandeur répond aux conditions suivantes :

1° avoir un établissement stable et effectif sur le territoire de la Région wallonne;

Un établissement stable : c'est trop vague.. Exemple : une boîte aux lettres dans un café (à considérer comme « un établissement stable » ?).

Pourquoi n'exige-t-on pas un siège d'exploitation ?

Art. 12. (zones d'exploitation)

Les services de taxis sont exploités au sein de zones d'exploitation définies par le Gouvernement et identifiées sous l'appellation « zone interurbaine » et « zone urbaine ».

Ces zones ne sont, hélas, pas définies à l'article 1^{er}

On n'a encore aucune idée de ce qu'il faut considérer comme une zone interurbaine.

Art. 14 : on ne définit pas ce qu'il faut entendre par un taximètre. Il faudrait ajouter une définition de cette notion de taximètre

Un taximètre est un appareil de mesure, soumis à l'arrêté royal du 28 septembre 2010.

L'article 14 ouvre la porte à des interprétations contradictoires.

Sur base du 2°, on comprend qu'un taxi de rue ne peut pas exploiter des services réservés aux taxis de station :

2° l'exploitant qui utilise exclusivement un service d'intermédiation électronique agréé sur la base des dispositions du Titre 3 affecte son véhicule au service de taxi de rue.

Toutefois, nous demandons qu'il soit mentionné explicitement qu'un taxi de station peut, le cas échéant, fournir des services via un service d'intermédiation électronique agréé. C'est prévu à Bruxelles et en Flandre pour un service intermédiaire agréé dans la Région.

Art. 16 (Dispositions commune pour exploitation en zone interurbaine)

On a supprimé l'ancienne notion de « **réservation préalable** » pour qu'un taxi puisse prendre en charge des clients en dehors de sa commune ou de sa zone. De nos jours, un taxi périphérique (ou un taxi à licence délivrée par une autre commune) ne peut pas venir travailler en ville pour y charger des clients si la course n'est pas réservée avant de s'y rendre.

Dans le projet de décret, il n'est pas interdit à un taxi de la zone interurbaine, périphérique ou même venant de plus loin, de venir stationner en ville à une pompe à essence (si le gérant l'autorise) ou sur le parking d'un établissement, pour y attendre des commandes de courses.

C'est une dérégulation importante, qui va attirer des taxis vers les villes (et créer un manque de taxis en zones moins peuplées).

Cela nous semble contradictoire par rapport au plafonnement du nombre de licences par zones et par rapport à la structure assez du partage en différentes zones d'exploitation.

Comment pourra-t-on contrôler sur le terrain le respect de ces règles, par exemple : un taxi interurbain ne fait-il pas des courses avec arrivée et départ de la course dans la zone urbaine ? Tout cela nous semble complexe et risque d'ouvrir la porte à un désordre dans les zones urbaines.

Art 17 (taxis de station) et Art. 18 (taxis de rue).

§2 stationnement : voir notre remarque à l'article 16

Taxi de station : § 1^{er}. Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires du véhicule sous licence taxi interurbain affecté au taxi de station.

Bien que ceci soit une discussion à mener dans le cadre des arrêtés d'exécution, le GTL demande d'ores et de **fixer un tarif minimum pour toutes les courses.**

Beaucoup de courses vers des zonings ou durant les heures de pointe, ne sont plus rentables . Et dans ce cas on essaie de les éviter.

Le montant maximum de 37 euros de l'heure pour **les frais d'attente**, lorsqu'on est à l'arrêt dans les bouchons, ne suffit pas. 50 euros de l'heure est actuellement le minimum « viable ». Autrement, le travail n'est pas rentable pour les exploitants, ni pour les chauffeurs, qui sont de moins en moins attirés par le secteur des taxis.

Ce montant minimum d'une course couvrirait les tous premiers kilomètres et quelques minutes de frais d'attente ou d'arrêt, avant de commencer à additionner les montants par kilomètres et temps d'attentes supplémentaires.

A étudier par la suite.

Idem pour l'indexation annuelle (indispensable !) des tarifs fixés par le Gouvernement.

Art 18 : Sait-on déjà s'il sera question de tarifs minimum et maximum ?

§2° : Pourquoi a-t-on ajouté les mots « à pied » dans la distance par rapport aux emplacements de stationnement des taxis de station ? (taxis de rive et taxis de station)

Art. 18 (taxi de rue)

§2°

Art. 30 Que faire en cas de faillite ? Que devient la licence ? La commune peut-elle décider de reprendre de l'autorisation de l'entreprise en cas de faillite ?

FINALITE SPECIALE

Ce type de transport est parfois soumis à des tarifs imposés par le demandeur d'ordre : mutuelle, Aviq,... appels d'offres...

Le GTL propose de fixer un tarif minimum



Janvier 2023

**Avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel
de personnes par route - Région wallonne
Consultation 2023 - Uber**

Uber se réjouit de l'ouverture de consultations officielles portant sur la réforme des services de transport individuel de personnes par route par la Région wallonne. Cette réforme tant attendue permettra le développement d'une offre de mobilité partagée permettant à la fois de proposer de nombreuses opportunités aux chauffeurs wallons, mais aussi de proposer des services de transport de qualité aux Wallons et aux touristes belges et internationaux.

Le Gouvernement de la Région wallonne a sollicité l'avis d'Uber sur un avant-projet de décret. Au regard de son expertise en matière de mobilité partagée tant en Belgique qu'à l'étranger, Uber adresse, à travers cette note, des remarques et des suggestions sur cet avant-projet.

Introduction

En guise de remarque préliminaire, Uber tient à rappeler l'importance de ce futur décret dont la mise en œuvre permettra l'essor à court et à long terme de la mobilité partagée dans la Région et la diminution de la place occupée par la voiture individuelle.

A notre sens, le futur décret doit permettre de répondre à trois objectifs principaux :

1. **Proposer des services sûrs, durables et de qualité** : tous les passagers doivent pouvoir :
 - a. Bénéficier d'une alternative fiable et rapide à la voiture privée, ce qui signifie que le futur décret devra s'assurer qu'il y aura suffisamment de véhicules partagés disponibles pour répondre à la demande (ce qui n'est pas compatible avec l'introduction d'un numerus clausus) ;
 - b. Voyager en toute sécurité, ce qui implique de s'assurer de la bonne conduite des chauffeurs et d'encourager les intermédiaires de réservation à développer des outils de sécurité adaptés ;
 - c. Avoir accès à des services durables - les passagers utilisant l'application Uber sont de plus en plus sensibles aux enjeux de développement durable ; il est donc essentiel que la réforme wallonne puisse favoriser l'acquisition par les chauffeurs de véhicules électriques.
2. **Homogénéiser les statuts entre chauffeurs taxis et chauffeurs LVC** : les deux catégories doivent pouvoir disposer des mêmes droits et des mêmes obligations, et ce, sans discrimination. Cela implique de proposer :
 - a. les mêmes conditions d'entrée - même examen et procédure similaire pour obtenir une licence ;
 - b. les mêmes obligations lorsqu'ils proposent des trajets - respect du code de la route, excellence du service...;
 - c. les mêmes droits lorsqu'ils proposent des trajets - accès aux voies de bus, parkings dédiés à proximité des gares et de l'aéroport, accès à des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.
3. **Permettre le développement des plateformes** : les plateformes font désormais partie du paysage économique. Si les plateformes doivent s'adapter aux spécificités locales, il est également nécessaire de faire en sorte que les réglementations n'empêchent pas ou ne freinent pas leur développement. L'interdiction de l'utilisation d'un GSM à bord des véhicules sous la précédente législation bruxelloise en est un bon exemple. Au-delà du bon développement des plateformes, il est également crucial de garantir la libre concurrence entre elles : une réforme du secteur ne doit pas empêcher l'entrée sur le marché de certaines plateformes ou, inversement, favoriser l'accès d'autres plateformes.

Accès à la profession

L'avant-projet de décret prévoit, en son Titre 2, les conditions d'obtention d'un certificat d'accès à la profession.

Uber tient à attirer l'attention de la Région wallonne sur l'importance de **trouver un juste équilibre entre fixer des conditions d'accès suffisantes garantissant le professionnalisme du chauffeur et des conditions d'accès trop strictes** qui empêcheraient des chauffeurs motivés de rejoindre la profession et qui nuiraient au potentiel économique du secteur.

Ainsi, la Commission européenne a publié des [recommandations](#) pour les Etats Membres qui souhaiteraient réviser leurs réglementations en matière de taxis. Ces recommandations précisent notamment que les conditions d'accès au secteur doivent « être simples et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire ».

Plus spécifiquement, Uber tient à formuler une inquiétude relative à l'obligation (Art 4. §2. 1°) d'« avoir un établissement stable et effectif sur le territoire de la Région wallonne ». Cette mesure nous semble d'une part discriminatoire pour les chauffeurs et, d'autre part, contraire à la liberté d'entreprendre.

Agrément des services d'intermédiation électronique

Uber est favorable à l'introduction d'un cadre réglementaire pour les services d'intermédiaire électronique.

La mise en place d'un système d'agrément doit être accompagnée de la formulation de principes pour veiller à la juste attribution de ces agréments :

- Les agréments doivent être attribués de manière à respecter les règles de concurrence, et ne doivent pas avoir pour objet d'exclure une ou plusieurs plateformes. Toutes les plateformes doivent pouvoir opérer dans la Région.
- Les agréments doivent être attribués selon une procédure transparente et juste. Uber estime ainsi que toute demande d'agrément devrait être étudiée conjointement par le Gouvernement et par un organe dédié, émettant un avis et réunissant des experts juridiques et économiques indépendants.

Concernant les conditions d'attribution de l'agrément, Uber souhaite porter à l'attention du Gouvernement les points suivants :

- « *Unité d'établissement* » : il semble nécessaire de définir ce qu'est une unité d'établissement. Au sens du Code économique, il s'agit de disposer d'une unité d'établissement Carrefour pour pouvoir garantir de l'existence de locaux physique en Belgique et/ou d'un représentant légal auquel s'adresser en cas de difficulté.
- Respect de l'obligation de « *transparence en matière sociale, fiscale et opérationnelle* » : il n'est pas précisé ce que recouvrent concrètement ces obligations. Nous recommandons de le préciser pour plus de clarté.

Suspension de l'agrément : Uber souhaite porter à l'attention de la Région wallonne une inquiétude concernant la rédaction actuelle de l'article 11 qui, en l'état, semble créer une forme d'obligation pour la Région wallonne de procéder à un retrait ou à une suspension de l'agrément (et qui est contradictoire avec l'article 9 §3 qui mentionne une possibilité de suspendre ou retirer l'agrément). Nous recommandons d'aligner la rédaction de l'article 11 avec celle de l'article 9.

Zones d'exploitation

Uber s'inquiète de la distinction qui est faite dans l'avant-projet de décret entre des « taxis en zone inter urbaine » et « des taxis en zone urbaine ». En prenant également en compte les licences de taxis de rue et de taxis de station, le système proposé par la Région wallonne reposerait, selon notre

compréhension, sur quatre licences différentes¹ : cela nous semble être **un système lourd et difficilement lisible et actionnable pour les acteurs du secteur**.

Cette distinction entre zones d'exploitation et licences risque de créer beaucoup de confusion dans le secteur :

- en premier lieu chez les chauffeurs concernant la licence dont ils doivent se doter et la démarche administrative qui y est associée ;
- mais aussi chez les passagers qui, en fonction de l'endroit où ils se trouvent, ne pourront pas bénéficier de la même qualité de services (certains passagers auront des temps d'attente plus longs que d'autres, voire aucun véhicule, si aucun ou peu de véhicules dotées de la licence adaptée se trouve dans la zone de prise en charge).

Globalement, un tel système restreindra fortement le bon déploiement et la croissance des services de mobilité partagée.

Par ailleurs, nos premières analyses nous laissent douter de la conformité d'une telle mesure avec la **liberté d'établissement**.

Ainsi, nous recommandons à la Région wallonne de **créer une catégorie unique de licences**.

Enfin, l'avant-projet n'apporte pas de clarté sur la répartition géographique de ces zones. Nous serions reconnaissants à la Région wallonne de bien vouloir ajouter à cet avant-projet une carte permettant de visualiser la géolocalisation/taille de ces zones pour que nous puissions préciser nos recommandations.

Taxis de rue / Taxis de station

La différenciation entre « taxis de rue » et « taxis de station » va à **l'encontre d'une démarche d'harmonisation des statuts** et donc à l'encontre des objectifs de la réforme.

Uber n'est pas favorable à une telle distinction et estime qu'une seule catégorie claire devrait être créée, permettant ainsi de préciser les droits et les obligations de tous les chauffeurs, et de simplifier les démarches administratives.

Si le Gouvernement wallon souhaite poursuivre avec une distinction entre deux catégories, il est essentiel que les **deux catégories de taxi disposent d'un socle de droits et de devoirs le plus commun possible**, notamment en ce qui concerne les conditions d'accès et les règles en matière de circulation (e.g. accès aux bandes bus) et de stationnement (art. 18).

Limitation du nombre de licences

L'avant-projet introduit un nombre maximum de licences. A la lecture, il est néanmoins peu clair à quelle(s) catégorie(s) de licences un *numerus clausus* s'applique. Il serait opportun de le préciser de la manière la plus claire possible.

De manière générale, **Uber est contre la mise en place d'un numerus clausus** car il nuit au secteur et à l'accès des Wallons aux mobilités partagées. Un *numerus clausus* est inacceptable dans le cadre d'une réforme moderne et durable. Une réforme moderne doit permettre au secteur d'équilibrer offre et demande en permanence au service de la mobilité des Wallons.

Tout d'abord, un *numerus clausus* est contraire au droit européen. En 2017, l'ESA a déclaré en examinant la situation norvégienne : « *L'ESA s'inquiète (...) de la manière dont la législation nationale norvégienne limite le nombre de licences de taxi disponibles (...) Cette limitation restreint la liberté d'établissement. L'ESA ne partage pas l'avis du gouvernement norvégien selon lequel cette restriction est justifiée par des raisons impérieuses d'intérêt public. Au contraire, la création de barrières disproportionnées pour entrer sur le marché des taxis peut conduire à une utilisation inefficace des ressources et à une augmentation des prix pour les consommateurs* ».¹²

¹ Taxi de station urbain, taxi de station inter urbain, taxi de rue urbain, taxi de rue inter urbain.

² ESA, 2017, <https://www.efasurv.int/newsroom/updates/internal-market-norways-taxi-licence-rules-breach-eea-law>

En outre, l'OCDE déconseille l'introduction d'un numerus clausus : « *Les restrictions à l'entrée dans le secteur des taxis constituent une restriction injustifiée de la concurrence (...) Rien ne prouve que les chauffeurs se portent mieux sur des marchés restreints... Un nombre croissant de pays de l'OCDE ont supprimé ou assoupli les restrictions à l'offre. Les résultats de ces réformes ont été fortement positifs, avec une réduction des temps d'attente, une augmentation de la satisfaction des consommateurs... Les arguments concernant les impacts sur la congestion et la pollution sont peu pertinents pour la politique relative aux taxis* ». ³

L'introduction d'un numerus clausus est également **déconseillé par l'Union européenne** dans les [recommandations](#) qu'elle a formulées en février 2022.

Enfin, cela a également été confirmé par **une décision européenne extrêmement récente (15 décembre 2022)** : l'avocat général de la Cour de Justice de l'Union européenne a tranché qu'un numerus clausus est **contraire à la liberté d'établissement telle que formulée à l'article 49 du TFUE**.

Au-delà des considérations juridiques, l'introduction d'un numerus clausus a surtout des conséquences dramatiques pour le développement harmonieux du secteur de transport de personnes. En effet, de par sa conception, un numerus clausus limite la concurrence et l'innovation et freine la croissance du secteur.

L'instauration d'un numerus clausus pour tout le secteur limiterait *de facto* la possibilité pour les Wallons d'accéder à des services de mobilité en nombre suffisant pour répondre à la demande croissante pour ces services ainsi que les opportunités pour les chauffeurs de faire prospérer leurs entreprises.

Si un numerus clausus devait néanmoins être introduit, nous recommandons d'en exclure les véhicules zéro-émission, afin de favoriser le développement d'une mobilité plus verte en Région wallonne.

Prix

Uber n'est pas favorable à une rigidification des tarifs. Il est impossible d'offrir des services de qualité à un grand nombre de Wallons si un encadrement rigide de la tarification (prix minimum ou prix maximum) est proposé.

Uber estime que la libre tarification est en effet essentielle pour garantir l'efficacité et la fiabilité des services de transport de personnes.

En effet, en dehors des heures de pointe, les prix doivent être suffisamment bas pour soutenir la demande et accroître l'utilisation des services de transport. Au contraire, pendant les heures de pointe, des prix plus élevés doivent inciter les usagers à envisager d'autres modes de transport et encourager les chauffeurs à proposer leurs services au bon moment. Dans l'ensemble, un tel système crée un marché sain.

Il convient de noter que les prix fixes ont été introduits pour protéger les passagers qui hèlent un taxi dans la rue. Dans cette situation, le passager doit pouvoir compter sur des prix fixes afin de pouvoir au moins avoir une idée générale du prix de la course. Sans prix fixes, le passager qui pourrait être dépendant de ce véhicule et qui n'est pas en mesure de comparer les prix doit être protégé en raison du manque de transparence sans prix fixes.

La situation est radicalement différente si une course est réservée à l'avance, en particulier si elle est réservée en temps réel (par téléphone ou via une application). Le passager bénéficie d'une transparence totale avant le début de la course et peut librement envisager des alternatives. Ainsi, il peut décider consciemment soit d'accepter le prix, soit de choisir un meilleur moment (et un trajet moins cher) pour se déplacer, soit de choisir un autre mode de transport. Cette situation n'est pas différente de celle d'autres secteurs tels que le transport de personnes par avion ou par train, dans le

³ OECD, 2015, "Taxi services regulation and competition" <https://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>

cadre desquels ces systèmes de tarification fonctionnent bien et sont bien acceptés (par exemple, les billets sont plus chers à certains moments de la journée).

Enfin, il est souvent avancé que les prix minimums augmenteraient et protégeraient les revenus des chauffeurs et empêcheraient le dumping social. Ce n'est pas la réalité. Si des prix élevés (minimums) augmentent effectivement le prix d'un trajet individuel, cela ne se traduit pas directement par une augmentation des revenus. Les revenus sont en effet une combinaison du prix par trajet et du nombre de trajets par heure. Si les prix (minimums) sont trop élevés, la demande diminue et le taxi devient un produit de niche avec un taux d'utilisation moindre. L'augmentation artificielle des prix - comme cela a été clairement démontré par de nombreuses études⁴ - n'augmente pas les revenus des chauffeurs. La clé pour des revenus corrects est une utilisation optimale du temps des chauffeurs (le plus grand nombre possible de courses rémunérées de manière optimale par heure), ce qui n'est possible que grâce à une tarification flexible.

Reconnaissance mutuelle

Enfin, il nous semblerait important d'inclure dans le projet de texte un accord de reconnaissance mutuelle entre régions afin de permettre à tous les chauffeurs actifs dans une autre région de pouvoir prétendre à l'obtention d'une licence wallonne s'ils le souhaitent.

Uber remercie la Région wallonne d'avoir sollicité son avis dans le cadre des consultations sur cet avant-projet et se tient à sa disposition pour fournir toute information complémentaire.

⁴ <https://www.wsj.com/articles/ubers-driver-dilemma-fare-hikes-and-cuts-dont-change-pay-1510491602>

AVANT-PROJET DE DÉCRET

du relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Exposé des motifs

1. Contexte général

1.1. Contexte institutionnel et réglementaire

La première réglementation applicable aux services de taxis en Belgique est issue de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui réglementait les différentes formes de services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, que ce soit par autobus, par autocar, par fiacre ou par taxi. Ces dispositions s'agissant du transport par taxi ont été revues successivement par des lois du 23 juin 1969 et du 27 décembre 1974, toutes deux portant l'intitulé « loi relative aux services de taxis ». La loi du 27 décembre 1974 est complétée par l'Arrêté royal de 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur.

L'article 6, §1^{er}, X, 8°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles a transféré aux Régions la matière « du transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés et les services de taxis ». Ce transfert de compétences a ensuite été élargi par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'État qui a également régionalisé la matière des services de location de voitures avec chauffeur.

Depuis le départ du Royaume-Uni, la Belgique est le seul des vingt-sept États membres de l'Union européenne où la réglementation de base du secteur n'est pas adoptée au niveau national (voir l'étude de la Commission européenne, « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* », 26 septembre 2016, p. 7). Cela n'engendre pas moins la nécessité d'être attentif à l'agencement des réglementations régionales, notamment dans l'esprit du principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143 de la Constitution. Dans nombre d'États membres, comme en Région wallonne du reste, les autorités locales interviennent aux côtés de l'autorité générale, soit par des règlements complémentaires, soit via une participation à la délivrance des autorisations d'exercer.

En Région de Bruxelles-capitale, compte tenu de l'importance économique du secteur des taxis et de l'existence d'un marché important pour les voitures de location avec chauffeur, il a été rapidement décidé de modifier le cadre juridique. C'est ainsi que, le 27 avril 1995, a été adoptée une ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Celle-ci fut modifiée à diverses reprises entre 2002 et 2015, avec une réforme plus substantielle par le biais de l'ordonnance du 20 juillet 2006. La nouvelle ordonnance relative aux services de taxis a été publiée au *Moniteur belge* le 07 juillet 2022, et est entrée en vigueur le 21 octobre 2022.

En Région flamande, c'est en date du 20 avril 2001, qu'a été adopté le décret relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de mobilité de la Flandre. Ce décret donne un cadre juridique au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur et permet d'attribuer un rôle spécifique aux services de taxis considérés comme un outil de la mobilité en Flandre. Modifié plusieurs fois entre 2004 et 2014, le dernier décret relatif au transport particulier rémunéré est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

En Région wallonne, la première législation organique mettant fin à l'application du cadre juridique hérité du fédéral est intervenue en 2007 avec l'adoption du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et de son arrêté d'exécution que constitue l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Mise à part la catégorie des services de transport d'intérêt général, la classification décrétole de 2007 est déclinée par des conditions d'exécution différentes. Le régime du service de taxis, considéré comme le régime de référence, est généralement le plus strict, ce qui est compensé notamment par le maintien de certaines prérogatives exclusives, comme certains accès réservés au domaine public ou encore une protection de l'entrée sur le marché. La catégorisation issue de la législation de 2007 est toutefois aujourd'hui fortement questionnée par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies. Ceci explique le présent projet visant à revoir fondamentalement la réglementation wallonne du transport individuel de personnes par route.

1.2. Situation du secteur

Historiquement, les autorités publiques ont considéré que le service de taxis, au sens strict ou « classique » du terme, était caractérisé par une mise à disposition continue auprès du public (stationnement sur la voie publique et possibilité d'interpeller immédiatement le chauffeur) et constituait un service d'utilité publique. La location de véhicule avec chauffeur, était, quant à elle, envisagée comme un service d'opportunité soumis à la règle de l'offre et de la demande.

La Région wallonne, lors de l'adoption du décret du 18 octobre 2007, a innové en distinguant d'autres catégories de services de transport rémunéré de personnes que les services de taxis et les services de location de véhicules avec chauffeur : le service de taxis collectifs consistant en l'utilisation collective d'un service de taxis et expressément proposé à la complémentarité des lignes régulières, d'une part, et le service de transport d'intérêt général, plus communément connu sous le vocable « taxi social », se situant entre le co-

voiturage et le service de taxis, d'autre part. Il se démarque du premier par le fait que la destination est fixée par le client et du second par l'intervention financière sollicitée auprès du client qui ne peut qu'indemniser (couvrir les frais) et non rémunérer (permettre un bénéfice) le prestataire.

1.3. La nécessité d'une mutation en profondeur

Comme précisé, la catégorisation issue de la législation de 2007, distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et taxis d'intérêt général est aujourd'hui remise en cause par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies rendant la rencontre entre la demande et l'offre de transport plus immédiate et plus facile. Ces nouvelles technologies sont en outre proposées par de nouveaux acteurs, qui se qualifient d'« intermédiaires de transport » ou « services d'intermédiation », au sein desquels on doit distinguer les fournisseurs d'informations mettant en relation la demande et l'offre et ceux qui fournissent conjointement les informations et le transport, lesquels veillent en outre, à un niveau ou l'autre, à la qualité du service de transport. Ces « intermédiaires » agissant sur la disponibilité du service de transport, la caractéristique première (le privilège) du service de taxis s'en trouve affectée alors que les exploitants de taxis restent soumis à des règles plus strictes (taxes, quota, capacité annuelle, prix fixes ou maxima).

A ce jour, sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 et de l'arrêté du 3 juin 2009, les intermédiaires de transport ne sont soumis, en tant que tels, à aucune contrainte réglementaire, tandis que les chauffeurs ayant recours à ces plateformes, et plus spécifiquement la plus développée d'entre elles, le service « Uber », sollicitent et obtiennent des autorisations de prêter un service de transport de personnes, sous le couvert de l'activité de location de véhicules avec chauffeur. Ainsi, le nombre d'exploitants autorisés de service de taxis reste stable depuis plusieurs années alors que le nombre d'autorisations en location de véhicule avec chauffeur n'a cessé de croître (221 en 2012, 582 en 2016, 689 en 2017, pour atteindre plus de 1600 dossiers en 2022).

L'on observe, au regard de cette dernière donnée statistique, une représentation croissante des exploitants bruxellois, qui aujourd'hui sont titulaires de près 40% des autorisations délivrées (pour 10% seulement en 2013). Une série de constats opérés, notamment par les services des zones de police de Bruxelles, semblent démontrer que les exploitants bruxellois, exerçant par le biais d'un « intermédiaire de transport », ne présentent pas ou quasiment pas sur le territoire wallon. La plateforme Uber, au moment du dépôt du présent projet de décret, n'y est d'ailleurs pas active. Il y a donc, semble-t-il, une forte pression sur l'obtention d'autorisations de services de location de véhicule avec chauffeur en Région wallonne, aux fins exclusives d'exercer dans une autre région, essentiellement à Bruxelles, sans solliciter une autorisation auprès des autorités de cette autre Région, dont la réglementation est pourtant différente. Ceci n'est pas sans poser question notamment au regard du principe constitutionnel de la loyauté fédérale.

Le développement aux côtés des services de taxis traditionnels, d'un service de transport assez proche dans sa finalité et dans son contenu pour le consommateur, fondé sur la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur pour les personnes souhaitant effectuer un déplacement, mais reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique, engendre donc une nécessité profonde d'adaptation de la réglementation wallonne. Un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 20 décembre 2017 a analysé ce système impliquant à l'origine des chauffeurs non professionnels.

La Cour a précisé que le service fournit une application « *sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs* ». Selon la Cour, ces services, répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », relèvent non pas de l'article 56 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1^{er} du même Traité, disposition spécifique aux termes de laquelle « *[l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports* ». Cela a pour conséquence qu'à ce jour, il revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation de ces services tels que ceux qui échappent encore à l'heure actuelle, vu leur arrivée récente sur le marché, à un cadre réglementaire cohérent.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent projet de décret qui repose sur trois points d'attention principaux et cinq grands axes stratégiques tous orientés sur la qualité du service offert aux usagers et ses besoins, en termes de rapidité, de disponibilité, de connaissance des prix, de facilité de paiement, d'évaluation de la course et de sécurité.

1.4. Adaptation à la réalité d'autres secteurs

Le transport par véhicules sanitaires légers tombe sous le champ d'application du décret taxis du 18 octobre 2007. Ainsi, les exploitants effectuant ce type de transport doivent solliciter une autorisation en TC et/ou STIG auprès du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.

Suite aux remontées du secteur des opérateurs de Transport médico-sanitaire (TMS) agréés par l'AViQ pour le transport en ambulance, il est apparu qu'une disparité existait entre les véhicules sanitaires légers (VSL) des compagnies de taxis et ceux des compagnies d'ambulance.

Un consensus wallon semble s'imposer afin que la qualité de transport offerte aux usagers de TMS soit optimisée (aspect hygiène des véhicules, formation du personnel notamment) sans que d'autres aspects importants soient négligés.

Pour ce faire une collaboration s'est mise en place entre les Ministres de la Mobilité et de l'Action sociale en vue d'harmoniser leurs réglementations et permettre

une centralisation de tous les acteurs du transport médico sanitaires dans le Code wallon de l'Action sociale et de la santé.

Ainsi, il s'est avéré cohérent que les véhicules sanitaires légers relèvent de la compétence de l'AViQ et soient redéfinis dans l'article 680 dudit Code, raison pour laquelle le présent projet de décret exclut ce mode de transport.

2. Les points d'attention à la base de la présente réforme

2.1. Les acteurs du secteur

L'on entend par « acteurs » du secteur du transport rémunéré de personnes par véhicule automobile avec chauffeur à la fois le consommateur appelé « usager » et le professionnel.

S'agissant du consommateur, le rapport de la Commission européenne « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* » évoque quatre critères d'importance dans le choix du service : la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et le niveau de prix du service. Le type de professionnel qui effectuera le service importe peu, dans le chef du consommateur, sauf à pouvoir rapidement identifier le régime différencié applicable s'il en est.

Du côté des professionnels, les profondes mutations liées aux nouvelles technologies évoquées ci-dessus doivent constituer une opportunité en termes de qualité du service davantage que des motifs de crainte pour les autorités. Le développement des nouveaux services de transport individuel, et particulièrement ceux qui se sont structurés autour de ce que l'on appelle « services d'intermédiation », bouscule aussi les classifications actuelles du secteur et questionne la dialectique « privilèges » versus « contraintes spécifiques » généralement attribuée au secteur classique des taxis, sans pour autant que toute différence s'efface. Il convient, dans le présent projet de décret, de prendre en compte un certain nombre de spécificités qui sont liées, par exemple, aux situations sociales et fiscales particulières de catégories de prestataires d'un service équivalent ou proche au regard du consommateur.

2.2. Les opportunités et les menaces d'un secteur en profonde mutation

Le service de transport individuel de personnes par route offre un potentiel certain pour un déplacement de porte à porte, soit global, soit complémentaire à un transport en commun et est donc un outil de mobilité fondamental.

A la demande des consommateurs, et en fonction de l'objet du service, le décret procède à une nouvelle classification, moins artificielle et plus claire, des services disponibles. Elle se décline autour des « services de taxi », des « services de transport à finalité spéciale » et « des services de transport à finalité sociale ». Cette nouvelle classification, plus amplement décrite aux point 3 et suivants, qui conduira à intégrer dans la catégorie la plus large des « services de taxi » à la fois les services de taxi « classiques », d'une part, et

les services ayant recours à des « plateformes d'intermédiation électronique », d'autre part, engendra aussi une réflexion sur la modification de la politique de tarification du « service de taxi ».

En vue de lier rentabilité des exploitants, d'une part, et qualité du service pour les usagers, d'autre part, il est également important de tenter de réduire au mieux les voyages à vide, par nature générateurs de congestion de trafic en outre. Ceci engendre une nécessité d'étendre la zone « de chalandise », actuellement limitée pour le taxi au territoire de la Commune auprès de laquelle l'exploitant a obtenu une licence d'exploitation, sans pour autant abolir le régime de quotas du nombre d'autorisations d'exploitation.

Pour les « services de taxi », l'auteur du projet de décret a dès lors fait le choix de diviser le territoire wallon en zones d'exploitation de deux types différents : les « Zones Inter-Urbaines » et les « Zones Urbaines », soumises à des règles liées aux lieux de prise en charge et aux destinations des courses. Les Zones Urbaines sont destinées à couvrir le territoire des plus grandes villes de la Région tandis que les Zones Inter-Urbaines engloberont des zones plus larges (en référence aux zones TEC actuelles et correspondant à l'idée de bassins de mobilité) qui comprendront également en leur sein certaines des Zones Urbaines. Les exploitants d'un service de taxi pourront dès lors se voir délivrer une licence d'exploitation Taxi inter urbain ou Taxi Urbain. Dans chacune de ces zones il sera possible, sous réserve de certaines conditions abordées au point 3 et suivants, d'exercer soit un service de Taxi de station, soit un service de Taxi de rue.

La présente réforme a donc tenté de parvenir à un équilibre entre ouverture du marché et intégration des nouvelles innovations propre à ce secteur d'activité en pleine mutation sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur, ce qui mettrait inévitablement à mal les exigences essentielles pour le consommateur en terme de sécurité, fiabilité, qualité et accessibilité financière du service, ainsi que la possibilité pour l'autorité publique d'assurer une meilleure politique de mobilité.

2.3. La vision et objectifs de la politique de transport individuel de personnes par route

Le présent projet de décret entend donc impérativement tenir compte des besoins nouveaux des consommateurs de services de transport, en préservant un service d'intérêt général, avec le souci d'inclure les nouvelles technologies de communication.

Ce faisant, la nouvelle réglementation entend promouvoir une mobilité intégrée, mieux identifiée et respectant les professionnels du secteur en les traitant de manière équitable, sans préjudice des différences de traitement liées à leur situation spécifique, en vue de garantir un service de qualité et durable. En ce sens, le décret s'appuie sur les valeurs fondamentales suivantes : la disponibilité du service, la facilité d'utilisation, la sécurité du service, son coût, sa qualité, sa modernité, son caractère responsable, l'évaluation du service et sa transparence.

3. Les cinq axes stratégiques fondant la présente réforme

Cinq axes stratégiques ont dès lors été mis en oeuvre pour réaliser la réforme du présent cadre juridique.

3.1. Premier axe stratégique : une segmentation des services

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée sur le marché de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de personnes en trois catégories distinctes : les « services de taxi », les « services de transport à finalité spéciale » et les « services de transport à finalité sociale ».

La première catégorie de transport rémunéré de personnes, appelée « service de taxi » - pour laquelle une licence d'exploitation Zone Urbaine ou Zone Inter-Urbaine délivrée par la Commune sur le territoire de laquelle le véhicule est mis en circulation est requise - regroupe sous la même coupole les « Taxi de Rue » (services de transport rémunéré de personnes ayant recours exclusivement à un « service d'intermédiation électronique »), et les « Taxi de station » (services de taxi « classiques »). Le projet de décret veille à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus et ainsi discriminés en allant trop loin dans rapprochement du cadre légal et réglementaire leur étant applicable. Des distinctions ont dès lors été maintenues au regard de leurs spécificités.

Parmi leurs similitudes, la plus frappante est celle d'une certaine disponibilité immédiate et permanente des services qui permet ainsi de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale » qui se programme et ne peut être effectué que dans un cadre fixé à l'avance en termes de destination ou de type de bénéficiaires, et du « service de transport à finalité sociale » qui comme son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible. La caractéristique de la catégorie « services de taxis » par rapport aux deux autres est donc la réactivité du service. Le véhicule de transport est soit mis à disposition du public via un point de stationnement déterminé sur la voie publique, ou en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, soit disponible via une commande verbale ou électronique.

La deuxième catégorie de service de transport rémunéré de personnes est appelée « service de transport à finalité spéciale ». Il s'agit d'une catégorie marquée par son caractère « planifié » et « spécifique ». Une demande d'« autorisation d'exploitation » auprès du Gouvernement doit être introduite et non une « licence d'exploitation » auprès de la Commune, comme pour les services de taxis. La nature même du service proposé justifie des normes très différentes en termes de règles de stationnement, de zones d'exploitation (inexistantes pour cette catégorie où l'on peut circuler librement sur tout le territoire régional), de tarifs, que de modalités contractuelles.

Dans le cadre de ce service, l'exploitant est tenu de choisir une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement (cérémonies, organisations événementielles, aéroport, transport scolaire...).

Dans le cadre du décret de 2007, le législateur wallon a souhaité faire une distinction, au sein de la catégorie de « transport à la demande », entre le transport réservé à une personne ou une société déterminée d'une part et le transport collectif d'autre part. Toutefois, dans les faits, il a pu être constaté que la majorité des exploitants sollicitaient les deux types d'autorisation (autorisation d'exploiter, d'une part, un service de location de voitures avec chauffeur et, d'autre part, un service de taxis collectifs). Dans le cadre des courses dites « planifiées » le présent décret opère dès lors une fusion de ces services afin de ne plus distinguer les transports réservés via un bon de commande d'un côté et sur la base d'un contrat d'une durée minimum de l'autre et sans plus retenir la réservation d'une place d'un côté ou du véhicule entier de l'autre.

La troisième catégorie de transport rémunéré de personnes est celle des « services de transport à finalité sociale ». Il y a évidemment lieu de maintenir la catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément. Cette catégorie devait toutefois être précisée afin d'éviter des problèmes d'interprétation, notamment au niveau du point de départ de la course et du contenu du tarif. La pratique de l'utilisation des titres services en matière de transport devait également être réglée dans la mesure où celle-ci est était contraire à la réglementation fixant un tarif au kilomètre ou forfaitaire et non horaire. Le présent décret entend donc rejeter cette pratique.

3.2. Deuxième axe stratégique : un système d'autorisation/licence d'exploiter lié à l'accès à la profession

Si en termes de sécurité pour le client, le décret instaure un système d'agrément encadrant les services d'intermédiation électroniques et les plateformes qu'ils mettent à disposition, il est également nécessaire de garantir la qualité des services proposés par tous les opérateurs, indépendamment de leur modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité, via un système d'accès à la profession qui complète la licence (dans le cadre du service de taxi) ou l'autorisation (dans le cadre du service de transport à finalité spéciale) d'exploitation.

Ces licences et autorisations étaient jusqu'à présent liées à l'exploitant en personne physique ou en société et avaient une durée de cinq ans, renouvelable, pour chacune des catégories. Celles-ci étaient délivrées sur la base du respect des conditions de moralité, solvabilité et qualification professionnelle.

Le présent décret impose désormais à l'exploitant, personne physique ou morale, comme préalable à toute demande de licence/d'autorisation d'exploitation, qu'il

obtienne un « accès à la profession » autant pour les « services de taxi » que les « services de transport à finalité spéciale ». Cet accès à la profession sera délivré à l'exploitant après examen du respect de diverses conditions. L'une d'entre elles est liée au lieu d'établissement qui doit être stable et effectif et situé sur le territoire de la Région wallonne.

L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera en mesure de solliciter les autorisations ou licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules exploités. Il s'agit en effet de l'autre manière de garder un certain contrôle sur la qualité des services proposés.

3.3. Troisième axe stratégique : une plus grande sécurité pour le client

Le troisième axe tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service vis-à-vis des chauffeurs. La réglementation jusqu'ici en vigueur était déjà relativement adaptée aux besoins identifiés dans le cadre de la réforme actuelle. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale seront donc maintenues.

Le présent décret vise cependant à responsabiliser davantage le chauffeur dans l'optique d'une amélioration du service pour le client. Dans cette optique, le certificat de capacité sera amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur : identité complète, expérience, exploitant, ...) et sera affiché à bord du véhicule.

Alors que sous le régime du décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent présenter un certificat de capacité, le présent décret étend cette exigence à toutes les catégories de service, de sorte que tous les chauffeurs devront disposer de ce document. Cette uniformité répond également à l'objectif d'une plus grande sécurité pour le client.

Ce troisième axe tend également à renforcer le contrôle des courses via l'obligation de la présence d'un appareil permettant d'enregistrer tous les déplacements à bord des véhicules. Cette exigence, s'apparentant à une « boîte noire » s'attache à tous les véhicules affectés à un service de taxis ainsi qu'à certains véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, selon la finalité poursuivie.

3.4. Quatrième axe stratégique : Un système de gestion des plaintes et un système répressif influent

Le présent décret met en place un nouveau système de gestion de plaintes qui sera organisé par le Gouvernement, complémentirement à celui éventuellement mis en place par les services eux-mêmes (c'est le cas de la société *Uber* qui a déjà un système de gestion de plaintes accessible aux clients mais aussi de certains exploitants qui disposent d'une flotte relativement importante). Il s'agit de mettre des moyens de contestation faciles à disposition des usagers en cas de problèmes avec un service, tels qu'un numéro unique de contact et un formulaire électronique, ainsi que de faire connaître ces moyens de contestation aux usagers

en rendant leur affichage obligatoire à bord de tous les véhicules.

Quant au système répressif jusque-là en vigueur, si le système d'amendes administratives effectif depuis 2011 démontre une certaine utilité, le présent décret entend le rendre encore plus efficace, parallèlement à la procédure pénale, notamment via la généralisation des amendes administratives.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon. Il sera désormais possible aux agents compétents de procéder, sur instruction du parquet, à la saisie du véhicule dans certaines circonstances et particulièrement lorsque celui-ci ne disposera d'aucune autorisation ou licence d'exploitation. Le décret tend également à assurer une communication optimale entre les communes. Le refus ou le non-renouvellement de l'autorisation est prévu en cas de non-paiement des amendes administratives.

3.5. Cinquième axe stratégique : une communication tarifaire claire et transparente

Le cinquième axe autour duquel s'oriente la présente réforme est l'adoption de règles tarifaires claires et transparentes en fonction des spécificités de chacun des services.

En ce qui concerne les services de Taxi de station (actuels taxis « classiques »), la volonté est de maintenir des tarifs fixes (maximas, prix au kilomètre, temps d'attente, zones, tarif de nuit, ...), dont le respect et le contrôle est assuré par le taximètre.

En ce qui concerne les services de Taxi de rue, utilisant exclusivement les plateformes d'intermédiation électroniques, dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l'offre et de la demande, le décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et maximum. Il est exigé par ailleurs que ces plateformes d'intermédiation électroniques soient transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge. Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément. Les courses dites « planifiées », qui relèvent de la catégorie de services de transport à finalité spéciale, sont quant à elle formalisées par un contrat librement conclu au préalable entre l'exploitant et le client qui devra indiquer les tarifs applicables.

Enfin, dans chacun de ces services la possibilité de payer par voie électronique devra être systématique afin d'assurer une traçabilité et un juste prix pour le client.

Commentaire des articles

TITRE I. Champ d'application et Définitions

Article 1

1°

Sont intégrées dans la catégorie la plus large des « services de taxi », à la fois les services de taxi dits « classiques », identifiés dans le cadre du Décret sous l'appellation « Taxi de station », et les services de taxi ayant recours uniquement à des « services d'intermédiation électronique de transport (que l'on qualifie aujourd'hui de taxis « *Uber* » ou « voiture avec chauffeur ») identifiés dans le cadre du Décret sous l'appellation de « Taxi de rue ».

La catégorie « service de taxi » regroupe sous la même coupole les « Taxi de station » et les « Taxi de rue » afin de matérialiser la volonté de réguler ce secteur d'activités de manière plus globale et d'ainsi reconnaître les similitudes qui existent entre ces deux types de services en les soumettant à un cadre légal et réglementaire en partie commun. Bien que soucieux d'assurer enfin une concurrence loyale entre ces derniers, le Décret veille cependant à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus. Des régimes distincts ont dès lors été maintenus au regard de leurs spécificités afin de ne pas les discriminer.

Parmi leurs similitudes, l'on relèvera essentiellement le caractère général de leur finalité ce qui permet de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale », qui impose à son exploitant de choisir à l'avance une série de catégorie de destinations qu'il desservira, et du « service de transport à finalité sociale » qui comme son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible.

La caractéristique commune de cette nouvelle catégorie, et qui justifie leur rapprochement, est donc la liberté de la destination choisie par le client et une ouverture à tout le public.

Si jusqu'à aujourd'hui un véhicule affecté à un « service de taxi » devait impérativement disposer d'un taximètre, il semble que cette obligation ne corresponde plus à la nouvelle réalité du secteur. En effet, d'autres systèmes permettent aujourd'hui de répondre à une sécurité tarifaire pour le client à condition que ceux-ci soient encadrés. C'est la raison pour laquelle les services de cette catégorie peuvent avoir recours à un taximètre, à un système équivalent, ou à une plateforme d'intermédiation électronique.

Ainsi, le service de Taxi de station est caractérisé par la présence d'un taximètre -ou autre équipement similaire- à bord du véhicule pouvant être réservé par n'importe quel moyen (téléphone, plateforme électronique, réservation en ligne ou héli dans la rue) et s'apparente dès lors au Taxi classique d'aujourd'hui alors que le second se caractérise par l'utilisation exclusive d'un service d'intermédiation électronique de transport, nouveau concept lui-même défini au 4°.

Les termes Taxi de station et Taxi de rue ont été choisis afin d'harmoniser la législation wallonne avec les législations bruxelloises et flamandes.

2°, 3°

Les services à finalité sont, comme leurs noms l'indiquent, des services de transport spécifiques dont la finalité est prédéterminée à l'avance (à savoir, le type de destinataires ou de destinations).

Dans le cadre du « service à finalité spéciale », l'utilisateur choisira donc sa destination dans les limites de(s) la finalité(s) choisie(s) par le service et autorisée(s) par le Gouvernement au préalable. Par exemple, un service de taxi à finalité « aéroport » pourra conduire ses clients vers ou depuis n'importe quel aéroport mais ne pourra pas réaliser de courses sortant de cette catégorie de destination.

Le service à finalité sociale se distingue du service à finalité spéciale en ce qu'il ne peut qu'être organisé par un Organisme, actif dans le secteur social, agréé par le Gouvernement et que les tarifs sont limités à une indemnisation fixée par le Décret. Il s'agit en outre d'un service qui ne peut poursuivre aucun but de lucre contrairement aux deux autres catégories de service organisées par le Décret.

4°, 5°

Le « service d'intermédiation électronique de transport » est un service utilisé par certains services de taxi. Les services de taxi « classiques », appelé Taxi de station dans le cadre du Décret (que l'on oppose généralement encore aujourd'hui aux taxis « *Uber* » ou « voiture avec chauffeur »), n'ont pas (encore) pour habitude d'avoir recours à ce type d'intermédiaire pour entrer en contact avec leur clientèle. En effet, les moyens les plus courants de faire usage de ce service de taxi est de le commander en ligne ou par téléphone, de l'aider dans la rue ou encore de le retrouver à un point de stationnement. A l'inverse, les services de taxi style « *Uber* », que l'on appelle *Taxi de rue* dans le cadre du Décret, ont recours à ce type d'intermédiaire de transport qui est un service indépendant du service de transport lui-même.

Ce service intermédiaire met à la disposition des chauffeurs (utilisant un véhicule disposant d'une licence de Taxi de rue) un service d'intermédiation leur permettant de connaître la demande des clients potentiels en temps réel et d'y répondre si leur service est disponible. Ce service intermédiaire permet de faire rencontrer l'offre et la demande à un moment et en un lieu donnés et d'annoncer des prix estimatoires fixés par le service d'intermédiation (dans les limites déterminées par le Gouvernement) et sur lesquels ce dernier ponctionnera un pourcentage en échange de son service.

L'« opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » est la personne physique ou morale qui fournit le service d'intermédiation électronique de transport dans les conditions qu'il détermine. L'on notera cependant qu'il sera probablement plus fréquent que cette personne soit une personne morale (le plus souvent une société) qui possède et soit à l'initiative de la mise en place et de la mise à disposition de ce type de service.

6°

La notion d'exploitant est importante en ce qu'elle permet de qualifier la personne qui sera débitrice des obligations propres au nouveau cadre légal instauré par le Décret. Le critère permettant d'identifier cette personne est celui de la propriété du véhicule (ou de sa disposition à long terme). Il en résulte que la personne de l'exploitant pourrait dans certains cas être également celle qui effectue le transport à proprement parler, à savoir le chauffeur dans l'hypothèse où ce dernier exerce son activité pour son propre compte et possède son véhicule.

Les obligations à charge de l'exploitant visent essentiellement la responsabilité de devoir disposer d'un certificat d'accès à la profession et d'une licence d'exploitation (taxis) ou d'une autorisation d'exploiter (service à finalité spéciale) pour chacun des véhicules dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

L'on entend par « disposition à long terme », une location de longue durée (plus de 12 mois) tels que les contrats de leasing, renting ou encore vente à tempérament.

7°

Le « gestionnaire de transport » est la personne physique qui gère de manière effective et permanente le service de transport individuel pour le compte de l'exploitant. Lorsque l'exploitant est une personne morale, il est en effet nécessaire que les obligations qui pèsent sur ce dernier puissent être effectivement et concrètement remplies par l'intermédiaire d'une personne physique, désignée par la personne morale pour gérer le service et répondre des obligations de cette dernière. La question se pose moins lorsque l'exploitant est une personne physique qui a fortiori, travaillant pour son propre compte, veillera à remplir ses obligations elle-même.

8°

Le chauffeur est la personne qui effectue le déplacement soit pour le compte de l'exploitant soit pour son compte à lui comme exploitant.

9°

Cette définition limite le champ d'application de la présente réglementation aux « petits véhicules » de 9 places maximum, chauffeur compris, par opposition aux véhicules de plus grande capacité encadrés par une réglementation spécifique.

Par ailleurs, sont également exclus du présent décret les véhicules relevant du transport médico-sanitaire visés par le Code wallon de l'Action sociale et de la santé du 29 septembre 2011, et plus spécifiquement les véhicules sanitaires légers (VSL) qui tombaient auparavant sous le champ d'application du décret taxis de 2007.

13°, 14°

Dans la mesure où notre pays est divisé en trois régions et que chaque région est habilitée à prendre ses propres dispositions en cette matière, il est utile de distinguer le trajet intra-régional, dont l'itinéraire se situe au sein même de notre région, du trajet inter-régional qui va au-delà des frontières de la région wallonne.

En effet, selon que le trajet est inter ou intra-régional, les règles concernant l'autorité qui délivre l'autorisation sont différentes.

Le point de départ ou d'arrivée, visent le lieu du client et non du chauffeur.

15°, 16°

Par souci de bonne différenciation entre le service de taxis et le service de transport à finalité spéciale, des termes distincts sont utilisés pour qualifier l'accès à l'exercice de tel ou tel service.

Ainsi, l'exploitant d'un service de taxis disposera d'une « licence d'exploitation », alors que l'exploitant d'un service de transport à finalité spéciale disposera d'une « autorisation d'exploiter ».

Contrairement aux autorisations délivrées sous l'empire du Décret de 2007 (une autorisation par exploitant pour X véhicules), les licences et autorisations sont délivrées pour chaque véhicule utilisé. Dorénavant, il n'y aura par conséquent plus d'attestation relative au véhicule mais une licence/autorisation par véhicule.

Article 2

Le Décret entend s'appliquer aux services de transport individuel de personnes par route, par opposition au transport de personnes aérien, ferroviaire et maritime ou au transport de choses.

Quel que soit la catégorie de service, le Décret ne vise que le transport individuel, c'est-à-dire par le moyen de véhicule de petite capacité, tel que défini par l'article 2, 9°.

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport individuel de manière à tenir compte de la nouvelle réalité du marché de l'offre et de la demande tout en veillant à leur encadrement tarifaire et qualitatif et également à une transition adéquate avec les anciennes catégories de services.

Cette nouvelle classification des services a donc été pensée sur la base d'un nouveau critère, celui de leur finalité: générale (« services de taxi »), spécifique (« services de transport à finalité spéciale ») ou sociale (« services de transport à finalité sociale »).

Article 3

La création d'une Commission des services de transport individuel de personnes par route (et des sous-commissions) permet un échange concret et une bonne entente entre l'administration et les différents partenaires tant institutionnels que sociaux. Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités d'exécution et la composition de cette Commission ainsi que ses missions. Notamment, la proposition de la réévaluation annuelle des limitations tarifaires et des nombres de taxis autorisés.

TITRE II. L'accès à la profession

Article 4

L'article 2, 6°, définit l'exploitant comme étant le propriétaire du véhicule ou la personne qui en a la disposition à long terme et qui est titulaire d'une licence/autorisation d'exploitation pour ce véhicule et du certificat d'accès à la profession.

Le certificat d'accès à la profession est donc l'une des conditions pour pouvoir exploiter dans le cadre d'un service de taxi ou d'un service à finalité spéciale, et a fortiori pour être qualifié d'exploitant au sens du présent Décret. L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera donc en mesure de solliciter les autorisations/licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules qu'il possède et qu'il souhaite mettre en circulation.

Ce certificat permet de garantir la qualité des services proposés, indépendamment de leurs modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité. Il vise ainsi la personne de l'exploitant et complète de la sorte la licence/autorisation d'exploitation, davantage attachée au véhicule. En effet, contrairement à la licence/autorisation qui doit être délivrée pour chaque véhicule (et qui a pour objet entre autres d'identifier sa durée de validité liée à l'âge du véhicule, la zone sur laquelle le véhicule peut circuler, le type de service auquel il est attaché (etc.)), l'accès à la profession doit quant à lui être obtenu une fois par chaque exploitant et permet ainsi de garantir une série d'exigences de qualité liées exclusivement à sa personne.

La délivrance de l'accès à la profession est soumise au respect des cinq conditions énoncées dans le Décret :

- établissement stable et effectif en Région wallonne;
- moralité;
- solvabilité;
- respect des obligations sociales et fiscales, et;
- qualification professionnelle.

Ces conditions seront précisées par le Gouvernement.

En voici le détail :

- La condition pesant sur l'exploitant d'avoir un « établissement stable et effectif » sur le territoire de la Région wallonne est justifiée par la nécessité d'éviter que des personnes établies sur le territoire d'une autre Région et souhaitant exercer leur activité sur le territoire de cette autre Région, c'est-à-dire sans aucune intention de proposer leurs services sur le territoire de la Région wallonne, n'obtiennent d'accès à la profession leur ouvrant ensuite le droit de demander une licence/autorisation d'exploitation. Le fait d'avoir toléré cette « fuite » des licences par le passé au profit de services exercés sur le territoire d'autres Régions fut particulièrement disruptif pour la politique de mobilité de la Région wallonne dès lors que la délivrance des licences y est organisée par zones et dépendantes

de quotas spécifiques. Dans l'état actuel de la législation Régionale wallonne en effet, l'exploitant d'un service de location de voitures avec chauffeur qui a son siège social sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Région flamande est en droit de solliciter et d'obtenir de la Région wallonne une autorisation d'exploitation, alors même qu'il n'a sur le territoire wallon ni son siège social ni un siège d'exploitation et ni aucun établissement stable et effectif. Le Décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 permet qu'il en soit ainsi, puisqu'il n'impose pas formellement une telle obligation au demandeur d'autorisation.

Cette lacune a pour conséquence qu'un exploitant se trouvant dans cette situation et circulant sur le territoire bruxellois entre en infraction avec la législation de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, l'article 16 de l'ordonnance régionale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, tel qu'interprété par l'arrêt n° 41/2010 rendu par la Cour constitutionnelle le 29 avril 2010, sanctionne les exploitants qui, ayant leur siège social sur le territoire bruxellois, circulent sur ce dernier, et au départ de celui-ci, sans autorisation ou avec une autorisation délivrée par la Région wallonne. La situation est identique pour le même exploitant circulant cette fois sur le territoire de la Région flamande et au départ de celui-ci.

C'est l'absence dans le Décret du 18 octobre 2007 de tout critère de rattachement au territoire wallon qui permet ainsi à un exploitant n'ayant pas son siège social sur celui-ci, ni un siège d'exploitation, ni un établissement stable et effectif, de solliciter une autorisation de la Région wallonne à la seule fin de circuler, non pas sur le territoire wallon, mais sur le territoire bruxellois ou/et flamand.

Cette possibilité pose question au regard du principe de l'exclusivité des compétences territoriales qui veut que, lorsqu'un législateur régional adopte un Décret ou une ordonnance, il détermine un ou plusieurs critères permettant une localisation de l'objet du Décret ou de l'ordonnance sur le territoire de sa compétence, afin qu'il soit garanti que toute situation concrète soit réglée par un seul législateur.

Certes, dans l'Etat fédéral belge, chaque collectivité fédérée jouit d'une pleine autonomie dans le traitement, notamment législatif, des matières qui lui sont attribuées, par la Constitution ou en vertu de la Constitution. A s'en tenir à cette autonomie, il faut admettre que la Région wallonne peut, en l'occurrence, retenir n'importe quel critère de rattachement.

Toutefois, ce même Etat fédéral est construit sur le principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143, § 1^{er}, de la Constitution. La Cour constitutionnelle considère que ce principe implique l'obligation « *de ne pas perturber l'équilibre de la construction fédérale dans son ensemble* ». Or, dès le moment où les deux autres régions se sont également dotées d'une législation en la matière et où, se basant sur l'existence de ces législations, la Cour constitutionnelle privilégie un critère décisif de rat-

tachement – en l’occurrence le siège social –, la loyauté fédérale encourage, à défaut d’obliger, le législateur de la Région wallonne à adopter le même critère de rattachement ou, tout au moins, de s’en inspirer.

Afin d’éviter qu’un exploitant installe un siège social ou d’exploitation sur le territoire wallon dans le seul but d’obtenir l’accès à la profession mais sans intention d’y exercer effectivement son activité, la Région wallonne a préféré retenir, comme critère de rattachement, « l’établissement stable et effectif » et non le siège social car seul ce critère permet d’apprécier la réalité des activités d’un exploitant sur le territoire wallon C’est d’ailleurs le critère également retenu par la réglementation européenne en matière de transport par route ⁽¹⁾ et dont le présent Décret s’inspire.

Divers critères permettent de déterminer la réalité du lieu d’établissement stable et effectif. La législation européenne retient le plus souvent le lieu où :

- sont conservés les documents d’entreprise;
- un ou plusieurs véhicules sont immatriculés – détenus en pleine propriété ou location-vente ou location ou crédit-bail;
- l’exploitant dirige effectivement et en permanence l’activité relative aux véhicules (équipement administratifs et équipements techniques dans un centre; d’exploitation tel qu’un garage);
- l’exploitant est inscrit au registre de commerce des sociétés;
- l’exploitant est soumis à l’impôt sur les revenus;
- l’exploitant à un numéro de TVA;
- l’exploitant possède un nombre de véhicules et chauffeurs proportionnés à la taille de l’entreprise;
- ...

Certains de ces critères n’étant opérant que dans le cadre intra-européen et non intrarégional, tel que l’inscription au registre des sociétés, le numéro de TVA ou l’impôt sur les revenus qui sont régulés au niveau national et non régional.

- La condition relative à la « moralité », deuxième condition requise par le certificat d’accès à la profession, vise le fait de pouvoir présenter un certificat de casier judiciaire n’inscrivant pas certaines infractions ou condamnations précisées par le Gouvernement afin d’assurer aux usagers un niveau élevé de sécurité et de qualité conformément aux orientations et axes stratégiques présentés par l’exposé des motifs;
- La condition relative aux « obligations fiscales et sociales » est un moyen de contraindre les professionnels de ce secteur d’activité à s’y conformer.

1. Article 5 du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles Communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

Le Décret veille à éviter qu’une personne puisse fournir un service de transport individuel malgré sa négligence vis-à-vis de ses obligations légales. Il s’agit d’une des retombées de la politique mise en place par le Décret visant à assurer un encadrement légal plus rigoureux des professionnels de ce secteur d’activité;

- La condition relative la « qualification professionnelle » est attestée par le biais d’un examen à l’issue d’une formation obligatoire organisée par le Gouvernement et qui veillera à vérifier que le futur exploitant dispose d’une connaissance suffisante des règles en matière de transport individuel de personnes par route.

Enfin, reste la condition relative à la « solvabilité » de l’exploitant. Il s’agit d’exigences similaires à celles déjà prévues par le précédent Décret et consistant à vérifier qu’il détient bien la propriété du véhicule ou en dispose à long terme, qu’il puisse honorer ses obligations financières telles que le paiement des primes d’assurances pour le transport rémunéré de personnes.

Ces éléments sont davantage précisés par le Gouvernement.

Le Gouvernement déterminera également l’ensemble de la procédure liée à l’accès à la profession ainsi que la forme et le contenu du certificat d’accès à la profession.

Article 5

A l’instar de la réglementation concernant les véhicules de plus grande capacité, le Décret prévoit que l’accès à la profession soit renouvelé tous les 5 ans.

Des motifs de refus de renouvellement sont prévus :

- l’exploitant ne répond plus aux conditions liées à l’accès à la profession;
- l’exploitant ne respecte pas la réglementation qui lui est applicable;
- l’exploitant ne paie pas les amendes qui lui ont été infligées à la suite d’une infraction à la présente réglementation.

Il est important que l’exploitant respecte ses obligations et répare les infractions commises pour pouvoir conserver l’accès à la profession.

Le Gouvernement peut vérifier le respect des conditions relatives à l’accès à la profession à tout moment et pas uniquement au moment du renouvellement. Il invitera l’exploitant à se mettre en ordre dans le délai qu’il détermine.

L’exploitant disposant d’un accès à la profession est tenu de répondre à toute interpellation de l’administration dans le cadre de la vérification du respect des conditions de son accès à la profession.

Article 6

Est visé par « changement relatif à sa situation » le fait par exemple de changer d’établissement ou encore

d'avoir une condamnation.

Article 7

Une procédure de suspension et de retrait de l'accès à la profession a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les exploitants qui ne répondent plus aux conditions liées à l'accès à la profession et/ou qui ne respectent pas la présente réglementation.

TITRE III. L'agrément du service d'intermédiation électronique

Article 8

En termes de transparence tarifaire, la volonté en ce qui concerne les taxis de station est d'encadrer les tarifs de manière fixe dont le respect et le contrôle seront assurés par le taximètre ou tout autre équipement similaire.

En ce qui concerne les services de taxi de rue utilisant exclusivement un service d'intermédiation électronique mettant à disposition une « plateforme d'intermédiation électronique », dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l'offre et de la demande, le Décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et maximum.

Il est nécessaire que les plateformes d'intermédiation électroniques mises à disposition des taxis soient des plus transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge.

Le service d'intermédiation électronique devra donc avoir obtenu un agrément préalable lui permettant d'exercer cette activité.

La condition d'agrément relative à l'établissement stable et effectif est mue par le même souci que celui ayant mené au choix du critère de rattachement pour les exploitants dans le cadre de l'accès à la profession (La Région souhaite veiller à ce que des entreprises réellement implantées sur son territoire ou sur celui d'un Etat membre puisse jouir de cet agrément et intégrer le marché). Le choix de ce critère permet ainsi d'éviter les entreprises dites « boîtes aux lettres ».

Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément.

Notons qu'un exploitant a la possibilité de s'affilier à plusieurs plateformes afin d'éviter toute exclusivité.

Article 9

Il est nécessaire de vérifier le respect des conditions de l'agrément de manière régulière mais aussi systématique. Une procédure de renouvellement d'agrément est donc organisée tous les cinq ans afin d'y veiller et également de contrôler le respect par l'opérateur du Décret et de ses arrêtés ainsi que de la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle telle que la législation fiscale, sociale et environnementale.

Si dans le cadre de cette vérification, l'autorité constate que l'opérateur ne respecte plus ces législations ou ne remplit plus les conditions liées à l'agrément, le renouvellement sera refusé.

Afin d'assurer le recouvrement des amendes infligées, la délivrance du renouvellement de l'agrément ne sera également pas octroyée si l'opérateur reste en défaut de paiement de celles-ci.

Article 10

L'opérateur informe le Gouvernement de tout changement relatif à sa situation tels que l'adresse du siège ou encore l'identité de la personne chargée de la gestion journalière.

Article 11

Une procédure de suspension et de retrait de l'agrément a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les opérateurs qui ne répondent plus aux conditions liées à l'agrément et/ou qui ne respectent pas les réglementations qui les concernent.

TITRE IV. Les services de taxis

Chapitre 1^{er}. Des zones d'exploitation

Section 1. Principes

Article 12

L'absence de desserte optimale sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne a précipité le besoin d'étendre la zone « de chalandise », actuellement limitée pour le taxi au territoire de la Commune auprès de laquelle l'exploitant a obtenu une licence d'exploitation, sans pour autant abolir le régime de quotas du nombre d'autorisations d'exploitation. La limitation au niveau communal s'est en effet progressivement révélée comme étant peu adaptée, principalement pour les Communes importantes autour desquelles gravitent des petites Communes.

Pour les « services de taxi », il a dès lors été décidé de diviser le territoire wallon en zones d'exploitation de deux types différents : les « Zones Inter urbaines » et les « Zones Urbaines ». Les Zones Urbaines sont destinées à couvrir le territoire des plus grandes villes de la Région tandis que les Zones Inter urbaines engloberont des zones plus larges qui comprendront également certaines des Zones Urbaines. Ces zones Inter urbaines s'apparentent à des bassins de mobilité et devraient correspondre aux zones TEC actuelles.

A chaque type de zone (Urbaine ou Inter urbaine) seront appliquées des règles de prise en charge et de stationnement différentes afin de maintenir une concurrence loyale entre les exploitants, d'assurer la meilleure desserte des services possible et ainsi répondre à la demande du public quel que soit sa localisation. Celles-ci sont fixées, pour leur principe, au sein du présent Décret et seront précisées par le Gouvernement.

Article 13

L'exploitant doit demander une licence d'exploitation pour chacun de ses véhicules qu'il souhaite mettre en circulation sur le territoire de la Région wallonne. En fonction de la situation géographique de la Commune (en Zone Inter urbaine ou Urbaine) auprès de laquelle il introduira sa demande, il se verra délivrer soit une licence Taxi Inter urbain soit une licence Taxi Urbain. L'exploitant est donc libre de choisir la Commune auprès de laquelle il introduit sa demande.

Un même véhicule ne peut disposer des deux types de licences et se qualifiera dès lors soit comme « Taxi Urbain » soit comme « Taxi Inter urbain ».

Dans chacune de ces zones il sera possible d'exercer un service de Taxi de station ou de Taxi de rue. Le véhicule sous licence est affecté soit à un service de Taxi de station soit à un service de Taxi de rue en fonction du type d'équipement utilisé par l'exploitant pour fournir le service, à savoir soit un taximètre ou tout autre système agréé équivalent, soit un service d'intermédiation électronique tel que défini à l'article 2 du Décret.

Cet article vise également les courses réalisées sur le territoire de la Région Wallonne par des chauffeurs autorisés dans une autre région.

Article 14

Un même véhicule est affecté soit au service de Taxi de station soit au service de Taxi de rue, selon l'équipement utilisé dans le cadre des courses. Il ne peut être affecté aux deux services.

Article 15

La licence d'exploitation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service, c'est-à-dire dans les limites fixées par le Gouvernement qui se charge de fixer des quotas pour les Zone Urbaines et Inter urbaines ainsi que selon le service Taxi de station ou Taxi de rue. Une licence ne peut être délivrée au-delà des quotas déterminés par le Gouvernement sauf dans un seul cas déterminé. Toute licence délivrée au-delà du quota sera annulée par le Gouvernement conformément aux dispositions de l'article 23.

Section 2. De la Zone Inter urbaine

Sous-section 1. Dispositions Communes

Article 16

L'exploitant qui met un véhicule en service dans une Zone Inter urbaine doit être titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par l'une des Communes de cette zone. Il s'agira d'une licence « Taxi Inter urbain – Taxi de station » ou « Taxi Inter urbain- Taxi de rue » selon l'équipement utilisé par le service.

Les règles relatives à la prise en charge au sein des Zones Inter Urbaines permettent au service de circuler librement et d'effectuer librement toute prise en charge

sur l'ensemble du territoire de la zone pour laquelle il dispose d'une licence d'exploitation, peu importe la destination.

En ce qui concerne les règles relatives aux déplacements en dehors de la zone, la possibilité de prise en charge dépend du lieu de destination, cela afin de protéger les autres exploitants autorisés, soit dans une Zone Urbaine, soit dans une autre Zone Inter urbaine.

Sous-section 2. Du Taxi de station

Article 17

L'exploitant exerçant au sein d'une Zone Inter Urbaine utilisant un véhicule affecté au service de Taxi de station (donc pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes objectifs selon sa définition) est soumis aux règles propres à cette catégorie de service, à savoir les règles de stationnement, d'équipements, de quotas et les normes tarifaires.

En ce qui concerne les modalités tarifaires, le quota et l'équipement, ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

En ce qui concerne les règles relatives au stationnement, le véhicule disposant d'une licence Taxi de station Inter urbain peut stationner sur le territoire de la Commune ayant délivré la licence.

Il peut également stationner sur les emplacements taxis d'une autre Commune, située dans la même zone inter urbaine, à l'exception d'une zone urbaine, uniquement si le véhicule a été amené à s'y rendre pour y déposer un client.

Enfin, il peut toujours se stationner à un endroit dont l'exploitant est propriétaire ou dont il dispose.

Sous-section 3. Du Taxi de rue

Article 18

L'exploitant exerçant au sein d'une Zone Inter Urbaine utilisant un véhicule affecté au service de Taxi de rue (et donc un service d'intermédiation électronique dont l'opérateur est agréé conformément aux dispositions du chapitre 2), est soumis aux règles propres à cette catégorie de service, à savoir les règles de stationnement, d'équipements, de quotas et les normes tarifaires.

En ce qui concerne les modalités tarifaires, le quota et l'équipement, ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

Il est fondamental de maintenir une politique tarifaire distincte pour ces deux sous-catégories de services de taxi tenant compte de leurs spécificités respectives. Les services de Taxi de rue qui bénéficient d'un encadrement tarifaire plus souple ne pourront en revanche pas bénéficier d'une série d'avantages que le Décret a souhaité maintenir de manière exclusive au profit des Taxi de station tels que les signes distinctifs (leur permettant de facto et conformément au code de

la route d'avoir accès aux bandes prioritaires et à être reconnus par le public) et l'accès au stationnement réservé.

En ce qui concerne les règles relatives au stationnement, le véhicule disposant d'une licence Taxi de rue Inter urbain ne peut en effet pas stationner sur les emplacements taxis, ceux-ci étant strictement réservés aux véhicules affectés au service de Taxi de station.

Les taxis de station peuvent se garer ou se stationner à plus de cent mètres à pied d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis afin d'accepter des courses envoyées par la plateforme d'intermédiation électronique

Les services d'intermédiation électronique de transport auxquels ont recours les Taxi de rue doivent être agréés afin de permettre au Gouvernement d'encadrer les services proposés. Cet agrément est délivré à certaines conditions fixées au sein du chapitre 2.

Section 3. De la Zone Urbaine

Sous-section 1. Dispositions Communes

Article 19

L'exploitant qui met un véhicule en service dans une Zone Urbaine doit être titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par l'une des Communes de cette zone. Il s'agira d'une licence « Taxi Urbain – Taxi de station » ou « Taxi Urbain- Taxi de rue » selon l'équipement utilisé par le service.

Les règles relatives à la prise en charge au sein des Zones Urbaines permettent au service de circuler librement et d'effectuer les prises en charge librement sur l'ensemble du territoire de la zone pour laquelle il dispose d'une licence d'exploitation.

En ce qui concerne les règles relatives aux déplacements en dehors de la zone, la possibilité de prise en charge dépend du lieu de destination, cela afin de protéger les autres exploitants autorisés, soit dans la Zone Inter urbaine sur laquelle la zone est située, soit dans une autre Zone Urbaine.

Sous-section 2. Du Taxi de station

Article 20

L'exploitant exerçant au sein d'une Zone Urbaine utilisant un véhicule affecté au service Taxi de station (donc pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes objectifs) est soumis aux règles propres à cette catégorie de service à savoir les règles de stationnement, d'équipements, de quotas et les normes tarifaires.

En ce qui concerne les modalités tarifaires, le quota et l'équipement, ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

En ce qui concerne les règles relatives au stationnement, le véhicule disposant d'une licence taxi de station Urbain peut stationner sur le territoire de la Commune ayant délivré la licence.

Enfin, il peut toujours se stationner à un endroit dont l'exploitant est propriétaire ou dont il dispose.

Sous-section 3. Du Taxi de rue

Article 21

L'exploitant exerçant au sein d'une Zone Urbaine utilisant un véhicule affecté au service *de* Taxi de rue (et donc un service d'intermédiation électronique dont l'opérateur est agréé conformément aux dispositions du chapitre 2), est soumis aux règles propres à cette catégorie de service, à savoir les règles de stationnement, d'équipements, de quotas et les normes tarifaires.

En ce qui concerne les modalités tarifaires, le quota et l'équipement, ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

Il est fondamental de maintenir une politique tarifaire distincte pour ces deux types de services tenant compte de leurs spécificités respectives. Les Taxi de rue qui bénéficient d'un encadrement tarifaire plus souple ne pourront en revanche pas bénéficier d'une série d'avantages que le Décret a souhaité maintenir de manière exclusive au profit des Taxi de station tels que les signes distinctifs (leur permettant de facto et conformément au code de la route d'avoir accès aux bandes prioritaires et à être reconnus par le public) et l'accès au stationnement réservé.

En ce qui concerne les règles relatives au stationnement, le véhicule disposant d'une licence Taxi de rue Urbain ne peut en effet pas stationner sur les emplacements taxis, ceux-ci étant strictement réservés aux véhicules affectés au service de Taxi de station.

Les taxis de station peuvent se garer ou se stationner à plus de cent mètres à pied d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis afin d'accepter des courses envoyées par la plateforme d'intermédiation électronique.

Les services d'intermédiation électronique de transport auxquels ont recours les services de Taxi de rue doivent être agréés afin de permettre au Gouvernement d'encadrer les services proposés. Cet agrément est délivré à certaines conditions fixées au sein du chapitre 2.

Chapitre 2. De la licence d'exploitation

Section 1. De la demande de licence d'exploitation

Article 22

L'exploitant, une fois titulaire de l'accès à la profession, doit, pour exercer son activité sur le territoire de la Région wallonne, introduire une demande de licence d'exploitation pour chacun des véhicules qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre de son activité. L'exploitant est libre de choisir la ou les Communes auprès de laquelle ou desquelles il souhaite introduire sa demande.

Article 23

Si l'exploitant est libre de choisir la Commune auprès de laquelle il introduit sa demande, il sera en revanche soumis aux règles de circulation/stationnement et de quotas propres à la zone (Inter urbaine ou Urbaine) dans laquelle cette Commune est située.

Il devra également respecter les règles relatives au service (Taxi de station ou Taxi de rue) auquel il affecte son véhicule.

La Commune peut fixer, dans les limites arrêtées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation à conditions que celles-ci ne soient pas contraires aux dispositions générales. Elle pourrait par exemple fixer une couleur pour les véhicules ou exiger le siège ou le domicile de l'exploitant sur son territoire.

Le Collège communal est compétent pour délivrer la licence d'exploitation.

Il est prévu que la Commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement dans le but de lui réserver un droit de regard et le cas échéant la possibilité d'annuler la licence qui a été délivrée si elle est délivrée en violation des dispositions du Décret (par exemple en dehors des quotas autorisés). La procédure s'apparente à une tutelle générale d'annulation.

Article 24

Il est indispensable que la licence permette d'identifier autant le véhicule pour lequel une licence a été délivrée que la Zone et le type de service (Taxi de station ou Taxi de rue) auxquels il est affecté ainsi que l'identité de l'exploitant et la durée de validation de la licence.

Ces éléments permettront un contrôle optimal du respect des règles relatives aux différents types de services et aux différentes zones.

Article 25

Cette disposition prévoit les cas dans lesquels la licence d'exploitation est refusée.

La licence d'exploitation est notamment refusée à l'exploitant qui est déjà titulaire d'une licence d'exploitation et/ou d'une autorisation d'exploiter (sans préjudice des dispositions relatives à l'usage mixte) ou qui ne dispose plus d'un accès à la profession valable, préalable nécessaire à l'obtention d'une licence.

Le non-respect de la législation applicable (générale et plus spécifique) entraîne également un refus de licence, de même que le défaut de paiement d'une amende fixée en vertu du présent Décret.

Il va de soi que toute licence sera également refusée au véhicule qui ne respecte pas les conditions fixées.

Section 2. De la durée de la licence d'exploitation

Article 26

Une licence ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent Décret qui l'en habilite.

Dans le cadre du précédent Décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, cette fois un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 15.

Article 27

Etant donné qu'une licence est attribuée par véhicule et que celle-ci s'éteint au moment où le véhicule a atteint l'âge maximal fixé, il n'existe plus de procédure de renouvellement de licence comme par le passé.

Il est toutefois important que l'exploitant puisse conserver sa licence afin d'y affecter un autre véhicule moins âgé.

Ce droit de priorité lui est accordé à condition qu'il respecte le délai fixé pour l'introduction de sa nouvelle demande, qu'il ne fasse pas l'objet d'un motif de refus d'obtention de licence et qu'il respecte les dispositions concernant la demande d'exploitation.

Section 3. De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Article 28

Dans les limites définies par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une « licence de réserve » pour les véhicules de réserve dont il est le propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

Ces véhicules ne sont destinés à être mis en circulation que lorsqu'un véhicule sous licence « normale », c'est-à-dire délivrée en vertu de la section 1 du chapitre 3 du Titre III, est indisponible et ce uniquement le temps de cette indisponibilité et pour fournir le même service Taxi de station ou Taxi de rue que celui du véhicule sous licence indisponible.

Les « licences de réserve » permettent dès lors à l'exploitant d'anticiper l'indisponibilité d'un véhicule en se munissant non seulement dudit véhicule de réserve

mais également de la licence qui lui permettra de l'utiliser en cas d'indisponibilité de l'un de ses véhicules sous licence « normale ».

Le Gouvernement est habilité à fixer un nombre maximum de véhicule de réserve par rapport au nombre de licences d'exploitation détenue par un exploitant afin d'éviter des abus de la part des exploitants et un détournement de la finalité du véhicule de réserve.

Section 4. De la demande d'une licence temporaire

Article 29

Lors de la survenance d'un incident fortuit précisé, à savoir accident de la route, panne mécanique grave, incendie ou vol, l'exploitant peut introduire une demande au Collège communal visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici surtout l'hypothèse de l'exploitant qui ne serait pas titulaire de « licences de réserve » et qui face à cette situation imprévue se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule. Ici une limite dans le temps a été fixée à trois mois ce qui permettra à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Il est évident que le véhicule de remplacement doit au minimum être équipé pour assurer le service – Taxi de station ou Taxi de rue – auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Vu l'urgence dans le cadre de l'utilisation d'un véhicule de remplacement, la procédure est simplifiée et ne nécessite pas immédiatement une autorisation. Ainsi, une déclaration auprès de la Commune suffit à moins que l'indisponibilité du véhicule dépasse un délai de 15 jours.

Section 5. Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Article 30

Le principe est que l'exploitant ne peut disposer librement de ses licences en ce sens qu'il ne peut pas les céder ni en disposer d'une quelconque manière que ce soit si ce n'est en son nom personnel et pour son propre compte.

Cette incessibilité connaît toutefois 3 exceptions :

- Il est prévu que le conjoint/cohabitant légal ou parent puisse reprendre les licences d'un exploitant en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce dernier.

Ils seront donc subrogés dans les droits de l'exploitant décédé, ce pour autant qu'ils remplissent les conditions pour pouvoir exploiter les licences reprises. Le précédent Décret ne permettait quant à lui d'exploiter ces licences que jusqu'à leur terme sans possibilité de renouvellement;

- Il est également admis que l'exploitant personne physique puisse céder ses licences lorsqu'il décide de poursuivre son activité non plus en personne physique mais en société. Il est requis entre autres pour cela qu'il ne soit pas associé minoritaire au sein de cette nouvelle structure et qu'il en devienne le gestionnaire de transport pendant trois ans au moins. Cela se justifie par le fait que l'intention de cette cession est que l'exploitant personne physique cède son autorisation à lui-même, sous une autre forme juridique;
- L'exploitant personne physique, après au moins 10 années consécutives d'activité qui décide d'arrêter totalement son exploitation est autorisé à céder la ou les licence(s) dont il dispose. Il ne pourra plus introduire de demande de licences auprès de la même Commune pendant les 10 prochaines années.

L'on tente ici d'éviter toute tentative de marché parallèle des licences qui échapperait de facto au contrôle des autorités.

Article 31

Les véhicules sous licence ne peuvent être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent Décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 29. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants.

Section 6. Des recours

Article 32

Comme par le passé, le demandeur qui reçoit une décision de refus ou qui ne reçoit pas de réponse de la Commune trois mois après l'introduction de sa demande peut introduire un recours auprès du Gouvernement, dans un délai de 15 jours.

Le Gouvernement dispose quant à lui d'un délai de 3 mois pour statuer sur le recours introduit par l'exploitant contre la Commune.

Les modalités relatives à la procédure de recours seront précisées au sein d'un arrêté.

Section 7. De la suspension et du retrait

Article 33

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision de l'autorité communale, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus de licence, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement et un recours peut être introduit contre la décision de sanction.

Section 8. De la taxe

Article 34

Les Communes sont autorisées à lever une taxe annuelle à charge de l'exploitant d'un montant maximum de cinq cents euros.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception quant à cette taxe, notamment les règles de prorata.

Le cumul des taxes est autorisé.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Article 35

Les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions dont les principes sont fixés par le présent Décret.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 36

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 37

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le Décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur) et sera affiché au bord du véhicule

mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle et la sélection médicale imposée par le Décret antérieur seront quant à elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Le certificat de capacité doit être revalidé chaque année afin de vérifier que les conditions sont toujours remplies.

Des motifs de refus de revalidation sont prévues en parallèle avec les motifs de refus de licence prévus pour les exploitants. Ainsi, le certificat de capacité ne sera pas revalidé si le chauffeur ne respecte plus les conditions fixées ou reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu du présent Décret.

Des motifs de suspension et retrait sont également fixés si le chauffeur ne respecte pas les règles générales ou particulières qui lui sont applicables.

Un recours auprès du Gouvernement est prévu contre les décisions de refus de revalidation, de suspension ou de retrait.

Article 38

Les véhicules affectés à un service de taxis peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service.

Afin de pouvoir contrôler les déplacements effectués par les véhicules et d'en vérifier la conformité avec les règles du présent Décret, les données y relatives sont enregistrées au moyen d'un système automatique s'apparentant à une « boîte noire » qui sera déterminé par le Gouvernement. Cet équipement répond à la volonté de transparence et facilitera le contrôle.

Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Article 39

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur et un moyen de paiement sécurisé par voie électronique seront désormais obligatoires à bord de tous les véhicules, quel que soit le service. Cela permet une traçabilité et l'assurance du paiement d'un juste prix.

Article 40

Les véhicules sont équipés d'un signe qui permet de distinguer s'il est affecté à un service de Taxi de rue ou de Taxi de station.

Article 41

Il est laissé aux Communes le choix d'adopter des conditions particulières d'exploitation complémentaires aux règles générales fixées par le Décret.

Les Communes pourraient par exemple fixer une couleur précise pour les véhicules en service sur son

territoire ou imposer le domicile ou le siège de l'exploitant sur son territoire.

Ces conditions complémentaires ne peuvent évidemment pas être contraires aux règles générales.

TITRE V. Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er}. Des finalités spéciales

Article 42

A l'inverse du service de taxi dont la finalité est « générale », le service de transport à finalité spéciale se distingue par son caractère « spécialisé ». La nature même du service proposé justifie qu'il soit soumis à des normes très différentes autant en termes de règles de stationnement, de circulation, de tarifs, que de modalités contractuelles.

Comme exposé dans le cadre du Titre III cette simplification visant à distinguer les transports à finalité générale (service de taxi) d'un côté et les transports à finalité spécifique (service de transport à finalité spéciale) de l'autre a le mérite d'unifier le secteur du service de transport individuel de personnes et de revenir à une segmentation des services basée sur un nouveau critère unique pertinent pour l'usager: sa finalité. Ce critère répond à un objectif de clarté et de liberté au niveau du choix entre les différents services pour le client en intégrant les nouvelles technologies présentes sur le marché.

L'exploitant est libre de choisir le type et le nombre de finalités qu'il souhaite affecter à chacun de ses véhicules, ce dans les limites fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement détermine les catégories pouvant faire l'objet de finalités ainsi que le nombre maximum de finalités qu'un exploitant sera autorisé à demander pour chaque véhicule. Ces limites minimales tiennent au fait qu'il est nécessaire de maintenir le caractère spécifique du service. Autoriser les exploitants à choisir autant de finalités qu'il y a de catégories reviendrait à dénaturer le service qui ne peut en aucun cas être général, c'est-à-dire s'apparenter à un service de taxi. Il s'agit d'éviter toute concurrence déloyale entre ces services soumis à des régimes et cadre légaux très différents.

Le Décret envisage une liste de catégories non exhaustive permettant de regrouper un certain nombre de destinations les plus rencontrées. Sont visées le transport à destination de cérémonies diverses, d'organisations événementielles (salon, festival, compétition sportive, ...), depuis et vers les aéroports, de lieux relevant du secteur socio-médical, le transport lié aux activités scolaires, ... etc.

Est également visé le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis. En effet, les exploitants de taxis peuvent également utiliser des véhicules adaptés pour le transport de personnes voiturées dans le cadre de leurs courses. Ces déplacements ne rentrent toutefois pas dans la catégorie relative au transport à finalité spé-

ciale car ceux-ci sont effectués au moyen d'un taximètre ou d'un service d'intermédiation électronique.

Enfin, sont également visés le transport collectif organisé complémentirement aux services réguliers de transports publics tels que les services TaxiTec actuels ou d'autres collaborations à venir.

Article 43

Le véhicule sous licence à finalité spéciale ne peut être utilisé que dans le cadre des finalités pour lesquels il a été autorisé et ne peut donc être utilisé pour exécuter un autre service (sous réserves des règles propres à l'usage mixte organisé par l'article 71).

Chaque course effectuée en vertu de la finalité autorisée doit résulter d'une commande dont les modalités sont fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les mentions et modalités du contrat.

Article 44

Le transport à finalité spéciale peut être encadré par les modalités tarifaires qui sont propres et spécifiques à ce type de service.

Article 45

L'exploitant qui souhaite exercer un service à finalité spéciale sur le territoire de la Région Wallonne doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation pour chacun de ses véhicules qu'il destine à ce service.

L'exploitant qui effectue des courses entre la Région wallonne et une autre région doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Gouvernement de la Région wallonne pour chacun de ses véhicules qui effectue ce type de course ou d'une autorisation délivrée valablement par les autorités de cette autre Région.

Cet article vise également les courses réalisées sur le territoire de la Région Wallonne par des chauffeurs autorisés dans une autre région.

Chapitre 2. De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{ère}. De la demande d'autorisation d'exploiter

Article 46

Le souci de bien distinguer les services de taxi des services à finalité spéciale est matérialisé notamment par le nom du document autorisant à exploiter l'un et l'autre service. Dans le cadre du service à finalité spéciale, l'on parle donc d'« autorisation d'exploitation », non de « licence d'exploitation », qui devra être introduite auprès du Gouvernement, et non auprès de la Commune.

Comme dans le cadre du service de taxi, l'accès à la profession est un préalable obligatoire à l'introduction d'une demande d'autorisation d'exploitation.

Article 47

Contrairement à ce qui est prévu dans le cadre du service de taxi où la compétence est communale, c'est le Gouvernement qui délivre les autorisations d'exploitation.

Article 48

L'autorisation d'exploitation doit permettre aux agents qui contrôlent la conformité des licences et de véhicules aux règles établies par le présent Décret et à ses arrêtés d'identifier immédiatement une série d'éléments qui leur permettraient, le cas échéant, de constater une infraction à ces derniers.

Article 49

Les causes de refus d'autorisation d'exploitation sont identiques à celles prévues dans le cadre du service de taxi. La même rigueur au regard des obligations du présent Décret est ainsi imposée aux exploitants de ces deux types de services qui se doivent d'être traités de manière égale sur ce plan. Il en va d'un souci de qualité et de sécurité du service pour les usagers à la source de la présente réforme qui, bien que maintenant des catégories de service spécifiques avec leurs règles de fonctionnement propres, propose une ligne de conduite générale Commune axée sur ces valeurs.

Section 2. De la durée de l'autorisation d'exploiter

Article 50

Une autorisation ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent Décret qui l'en habilite.

Dans le cadre du précédent Décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, elles aussi, un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce

au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 15.

Section 3. De la demande d'une autorisation temporaire

Article 51

Lors de la survenance d'un incident fortuit tel qu'un accident de la route, une panne mécanique grave, un incendie ou un vol, l'exploitant peut introduire une demande au Collège communal visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici le cas de l'exploitant qui face à une situation imprévue et qui se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule et ce pendant une durée maximum de trois mois. La limite dans le temps a été fixée à trois mois afin de permettre à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement, il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Dans le cadre du service à finalité spéciale, il n'est pas prévu de possibilité de demander des autorisations pour des véhicules de réserves. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Section 4. Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Article 52

Le principe est l'incessibilité et le caractère personnel des autorisations d'exploitation qui se justifie pour les mêmes raisons que celles exposées dans le cadre du service de taxi.

Le principe est d'autant plus strict qu'à l'inverse du service de taxi, aucune dérogation n'est prévue pour les services à finalité spéciale. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Article 53

Les véhicules pour lequel une autorisation d'exploitation a été délivrée ne peut être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent Décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhi-

cule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 51. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants

Section 5. De la suspension et du retrait

Article 54

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision du Gouvernement, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus d'autorisation, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement.

En ce qui concerne les voies de recours, la procédure est renvoyée devant le Conseil d'Etat puisque la décision de sanction est prise par le Gouvernement.

Section 6. De la taxe

Article 55

Le Gouvernement peut lever une taxe annuelle à charge de l'exploitant d'un montant de deux cent cinquante euros.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception quant à cette taxe, notamment les règles de prorata.

Le cumul des taxes est autorisé.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Article 56

A l'instar des services de taxis, les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 57

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitations relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 58

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement

est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le Décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur et sera affiché à bord du véhicule) mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services.

C'est la raison pour laquelle, alors que sous le Décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent être titulaires d'un certificat de capacité, le présent Décret impose ce document à tous les chauffeurs, peu importe le service exploité.

Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale imposée par le Décret antérieur seront en outre elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Article 59

Les véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service. Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Afin de pouvoir contrôler les déplacements effectués par les véhicules et d'en vérifier la conformité avec les règles du présent Décret, le Gouvernement peut décider, pour certaines finalités qu'il détermine, que les données relatives aux déplacements soient enregistrées au moyen d'un système automatique s'apparentant à une « boîte noire », comme pour les services de taxis.

Cet équipement répond à la volonté de transparence et facilitera le contrôle.

Cet équipement pourrait notamment s'avérer utile pour les services de navettes aéroports. A contrario, il ne devra pas être prévu pour les véhicules de cérémonie.

Article 60

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur est désormais obligatoire à bord de tous les véhicules.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités de cette obligation et notamment les véhicules de cérémonie.

Une copie de la commande attestant la finalité spéciale visée à l'article 42 se trouve à bord du véhicule.

Article 61

Afin de pouvoir les différencier des services de taxi, il est également exigé que les services à finalité spé-

ciales puissent être identifiés à l'aide d'un signe extérieur spécifique défini par le Gouvernement.

TITRE VI. Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

La catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du Décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément a été maintenue dans le cadre de la réforme. Ici encore, ce service se différencie des autres par sa finalité, ultra spécifique dans ce cas, qu'est la finalité sociale. Sa destination sociale justifie que ce service bénéficie d'un régime qui distingue complètement des services de taxi et des services à finalité spéciale.

Le Décret ne modifie pas substantiellement le fonctionnement de cette catégorie de service. Seul son nom a été modifié et quelques précisions ajoutées par rapport au Décret de 2007.

Chapitre 1^{er}. Du coût du transport

Article 62

Afin d'éviter toute confusion, le présent Décret prend soin de préciser ce qu'on entend par « déplacement », cette notion n'étant pas définie dans la précédente réglementation. Cette notion fait référence à un trajet simple de sorte qu'un aller-retour comportera deux déplacements.

Les modalités de l'indemnisation seront quant à elle précisées au niveau de l'arrêté.

S'agissant des précisions apportées, celles-ci concernent principalement le point de départ de la course et les modalités tarifaires du service. Elles seront donc prévues au sein de l'arrêté.

Il paraît en effet important de définir le trajet afin de parvenir à une certaine uniformité au niveau des modalités du transport. Ainsi, par trajet simple, il faudra entendre le trajet du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement de l'utilisateur.

Chapitre 2. De l'agrément et de la déclaration

Article 63

L'une des conditions permettant d'exploiter ce type de service et permettant au Gouvernement d'encadrer ce dernier de manière stricte est l'obtention d'un agrément, lui-même soumis à une série d'exigences fixées à l'article 64. Certains Organismes qui seront déterminés par le Gouvernement sont agréés d'office et se verront donc dispenser de cette formalité.

Tous les Organismes, sans exception, devront adresser une déclaration d'activité.

Article 64

Cette disposition fixe le contenu de l'agrément délivré à l'Organisme qui effectue un service de transport à finalité sociale afin de démontrer la finalité pour-

suivie par l'Organisme, de préciser le tarif appliqué mais également d'indiquer la date limite de la durée de l'agrément.

Article 65

L'agrément et la déclaration ont une durée de validité fixée à 3 ans renouvelable.

L'Organisme doit introduire une demande de renouvellement d'agrément et une nouvelle déclaration avant le terme de ce délai s'il souhaite poursuivre son activité.

Des motifs de refus sont prévus si l'Organisme ne respecte pas la législation qui est applicable ou s'il reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu de la présente réglementation.

Article 66

A l'instar de l'obligation imposée à l'exploitant, l'Organisme doit lui aussi informer l'autorité de tout changement relatif à sa situation.

Article 67

A l'instar des licences taxis et autorisations des services de transport à finalité spéciale, l'agrément peut être retiré ou suspendu pour non-respect de la réglementation.

Chapitre 3. Des conditions d'exécution des prestations

Article 68

Dans le cadre du service à finalité sociale il est question de « conditions d'exécution » des prestations et non de « conditions d'exploitation » afin de singulariser ce service par rapport aux services de transport individuel à but lucratif tel que le service de taxi et le service à finalité spéciale.

Article 69

L'Organisme agréé est responsable de ses chauffeurs et des véhicules mis en circulation en son nom.

Article 70

L'usage de la feuille de route est un moyen de contrôle de l'activité de l'Organisme et de ses chauffeurs et du respect des conditions propres à l'exécution du service et à la finalité de ce dernier.

TITRE VII. L'usage mixte

Article 71

Alors que la mixité taxi Urbain – taxi Inter urbain et celle Taxi de station – Taxi de rue n'est pas permise afin de cloisonner correctement les différents services et respecter le cadre respectif prévu pour chacun d'entre eux, la réglementation accepte expressément

qu'un même véhicule dispose d'une licence d'exploitation taxi et d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale.

TITRE VIII. Dispositions relatives aux véhicules plus respectueux de l'environnement et aux véhicules favorisant l'intégration des personnes à mobilité réduite

Article 72

Déjà soucieux du respect de l'environnement, le Décret de 2007 prévoyait une diminution de la taxe en faveur de « véhicules propres ». Dans la continuité, le présent Décret confirme la possibilité de réduire la taxe pour les véhicules qui produisent peu ou pas du tout d'émissions polluantes ceux-ci ou les types de carburant listés seront listés par le Gouvernement.

Déjà soucieux de la protection des personnes à mobilité réduite, le Décret de 2007 prévoyait une réduction de taxes pour les véhicules adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite. Dans la même lignée, la présente réglementation poursuit cet objectif et fixe une réduction de taxe pour les véhicules disposant d'un tel équipement.

TITRE IX. – Plaintes et sanctions

Chapitre 1 – Des plaintes

Article 73

Le Gouvernement organise un mécanisme de gestion des plaintes qui supplée à celui mis en place par l'exploitant ou l'Organisme.

Article 74

La plus grande transparence est imposée quant aux possibilités offertes aux usagers de pouvoir introduire une plainte en cas de problème rencontré dans le cadre de l'un des services organisés par le Décret.

Chapitre 2. Des sanctions

Section 1. Du constat des infractions

Article 74bis

Le contrôle du respect des exigences prévue dans le Décret et ses arrêtés d'exécution sera effectué par les fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne au sens du décret du 4 février 1999.

Section 1bis. Des sanctions pénales

Articles 75 et 76

Le Décret entend rendre le système répressif plus systématique dès qu'une infraction d'une certaine gra-

de sera constatée, c'est-à-dire de nature à dévoyer les objectifs du Décret.

Différents types de sanctions sont prévues en vue d'opérer de manière la plus dissuasive possible et de s'adapter au degré de gravité de l'infraction, à savoir non seulement l'emprisonnement et l'amende mais également la saisie et la confiscation par le juge.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon.

Section 2. Des sanctions administratives

Article 77

De manière subsidiaire aux sanctions pénales, il sera toujours possible au fonctionnaire délégué de poursuivre la personne en infraction par le biais des amendes administratives prévues par le Décret.

Pour la bonne poursuite des infractions, plusieurs fonctionnaires délégués pourront être désignés.

Article 78

Dans le cadre des sanctions administratives prévues par le Décret, tout manquement, même les moins graves peuvent faire l'objet d'amendes administratives, dans les limites fixées par le Gouvernement.

Le recouvrement par contrainte et le mécanisme de récidive sans limitation du montant à 500 euros sont des nouveaux outils, propres à la présente réforme, permettant d'assurer l'effectivité des sanctions administratives.

Article 79

Le contrevenant est informé qu'il dispose des voies de recours « classiques » s'il n'est pas d'accord avec la décision d'amende fixée par l'agent sanctionnateur.

Article 80

Le Décret tend également à assurer une communication optimale entre les Communes, étant compétentes en matière de service de taxis et l'autorité sanctionnatrice afin d'assurer la transmission des données relatives aux infractions commises, et ce, afin que celles-ci puissent prendre les mesures administratives nécessaires à l'égard du contrevenant (telle que la suspension ou le retrait).

Section 3. De la saisie des documents d'autorisation

Article 81

En complément aux sanctions administratives et pénales prévues par le Décret, les agents ou fonctionnaires de police et inspecteurs de la Région wallonne auront toujours la faculté de saisir les licences et autorisations d'exploitation dans certains cas précis, tel que le défaut d'assurance ou de conformité aux exigences du contrôle technique, afin d'empêcher le contrevenant

de poursuivre l'exercice de son activité.

TITRE X. Traitement des données à caractère personnel

Article 82

En vue d'assurer la mise en oeuvre de l'action administrative, une banque de données reprenant les données relatives aux exploitants, aux gestionnaires de transport, aux chauffeurs, aux opérateurs de plateforme d'intermédiation électronique, aux Organismes agréés par le Gouvernement est constituée.

Le présent article encadre l'utilisation de ces données en précisant que ces dernières ne sont accessibles et ne peuvent être utilisées que par les seuls agents de la Direction de la Régulation du Transport par Route du Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures aux seules fins nécessaires à rencontrer les dispositions du présent Décret et ses arrêtés d'exécution en tant qu'aide à la gestion des dossiers administratifs ainsi que pour des besoins d'ordre statistique ou à d'autres fins déterminées par le Gouvernement après avis de l'Autorité de protection des données.

TITRE XI. Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1. Dispositions abrogatoires

Article 83

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Chapitre 2. Dispositions transitoires

Article 84 - 86

Le présent Décret accorde un délai d'un an aux exploitants disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, location de voitures avec chauffeur ou taxis collectifs et aux Organismes titulaires d'un agrément ou ayant déclaré leur activité sur base du Décret du 18 octobre 2007 pour introduire une demande conforme aux nouvelles dispositions en vigueur.

Les mesures transitoires concernant le quota et le certificat de capacité sont fixées par le Gouvernement.

Chapitre 3. Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne.

Article 86bis

Le décret du 4 février 1999 est modifié afin d'y voir apparaître la nouvelle terminologie liée aux services de transport à finalité spéciale et aux services de transport à finalité sociale.

Chapitre 4. Dispositions finales

Article 87

Cet article n'appelle pas de commentaire.

AVANT-PROJET DE DÉCRET

du relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Le Gouvernement wallon,
Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,
Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Titre 1^{er}. Définitions et champ d'application

Article unique

Pour l'application du présent décret, l'on entend par :

- 1° « le service de taxi » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, moyennant un prix fixé dans les limites établies par ou en vertu du présent décret, qui se décline en service taxi de station et service taxi de rue et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à la disposition du public;
 - b) la destination est fixée librement par l'utilisateur;
 - c) la mise à disposition porte soit sur le véhicule, soit sur chacune des places. Dans le second cas, le prix total de la course est partagé entre les usagers.
- 2° « le service taxi de station » : le service de taxi exploité au moyen d'un véhicule pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions;
Seuls les taxis de stations sont des taxis au sens du code de la route;
- 3° « le service taxi de rue » : le service de taxi exploité exclusivement au moyen d'un service d'intermédiation électronique de transport;
- 4° « le service de transport à finalité spéciale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, poursuivant une finalité spécifique parmi celles autorisées par le Gouvernement, moyennant un prix fixé dans les limites établies en vertu du présent décret, et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur pour une prestation spécifique prédéterminée en vertu d'un contrat;
 - b) la destination est convenue par l'exploitant et l'utilisateur conformément à la finalité choisie.
- 5° « le service de transport à finalité sociale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur et organisée par un Organisme agréé par le Gouvernement et qui répond aux conditions suivantes :
 - a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur par l'Organisme suivant un système de réservation;
 - b) l'Organisme ne poursuit pas un objectif lucratif;
 - c) la destination est convenue entre l'utilisateur et l'Organisme sans préjudice d'adaptation mineure convenue entre l'utilisateur et le chauffeur;
- 6° « le service d'intermédiation électronique de transport » : l'activité rémunérée permettant, au moyen d'une plateforme électronique, de mettre en relation des chauffeurs avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements, suivant un cadre préalablement fixé;
- 7° « le déplacement » : le trajet simple du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement du client;
- 8° « l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » : personne physique ou morale qui fournit un service d'intermédiation électronique de transport;
- 9° « l'exploitant » : personne physique ou morale titulaire tant d'un certificat d'accès à la profession que d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter pour chacun des véhicules dont elle est propriétaire ou dont elle a la disposition sur base d'un contrat à long terme pour effectuer un des services visés aux points 1° et 4°;
- 10° « le gestionnaire de transport » : la personne physique qui gère de manière effective et permanente, dans les conditions fixées par le Gouvernement, le service de transport individuel pour le compte d'un exploitant personne morale.
Le gestionnaire de transport exerce une fonction dirigeante sur base des statuts de la personne morale ou dispose d'un mandat spécifique de l'exploitant, dont les limites sont déterminées par le Gouvernement;
- 11° « le chauffeur » : la personne physique qui effectue la prestation de service de transport individuel;
- 12° « le véhicule de petite capacité » : tout véhicule, de quatre roues maximum, motorisé ou non, pou-

vant contenir un maximum de 9 personnes, en ce compris le chauffeur, et destiné exclusivement au transport individuel de personnes par route, excepté les véhicules réglementés par le Code wallon de l'action sociale et de la santé;

- 13° « le trajet intra-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont l'endroit de départ et l'endroit d'arrivée du client se situent en Région wallonne;
- 14° « le trajet inter-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont une partie, soit l'endroit de départ du client, soit l'endroit d'arrivée du client, se situe en Région wallonne;
- 15° « la licence d'exploitation » : l'autorisation d'exercer un service de taxis, délivrée par la commune pour chaque véhicule affecté à ce service;
- 16° « l'autorisation d'exploiter » : l'autorisation d'exercer un service de transport à finalité spéciale, délivrée par le Gouvernement pour chaque véhicule affecté à ce service;
- 17° « l'administration » : le service désigné par le Gouvernement;
- 18° « Code de la route » : Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Art. 2

Le présent décret s'applique aux services de transport individuel de personnes par route suivants :

- 1° le service de taxi;
- 2° le service de transport à finalité spéciale;
- 3° le service de transport à finalité sociale.

Art. 3

Il est créé une Commission des services de transport individuel de personnes par route et des sous-commissions thématiques qui se réunissent à la demande du Ministre qui a les transports dans ses attributions

Le Gouvernement précise les missions et détermine les modalités de fonctionnement, ainsi que la composition de la Commission et des sous-commissions thématiques visées à l'alinéa 1^{er}.

Titre 2. L'accès à la profession

Art. 4

§1^{er}. Pour devenir exploitant d'un service de taxis ou d'un service de transport à finalité spéciale sur le territoire de la Région wallonne, toute personne obtient préalablement un certificat d'accès à la profession délivré par le Gouvernement.

§2. Pour obtenir un certificat d'accès à la profession, le demandeur répond aux conditions suivantes :

- 1° avoir un établissement stable et effectif sur le terri-

toire de la Région wallonne;

- 2° justifier de sa moralité;
- 3° démontrer le respect de ses obligations fiscales et sociales;
- 4° justifier de sa qualification professionnelle;
- 5° justifier de sa solvabilité.

Les éléments visés à l'alinéa 1^{er} sont précisés par le Gouvernement.

En ce qui concerne l'alinéa 1^{er}, 4°, la qualification professionnelle est établie par une attestation de validité de compétence délivrée suivant la procédure fixée par le Gouvernement et pour laquelle une participation financière n'excédant pas cinquante euros peut être réclamée.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant la fluctuation de l'indice des prix à la consommation.

Lorsque le demandeur est une personne morale, les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 2° et 4° sont remplies par le gestionnaire de transport et les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 3° et 5° sont remplies tant par la personne morale que par le gestionnaire de transport.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de certificat d'accès à la profession et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme du certificat d'accès à la profession et les mentions qui y figurent.

Art. 5

§1^{er}. Le certificat d'accès à la profession est valable cinq ans, renouvelables pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement et détermine sa forme et son contenu.

§2. Le renouvellement du certificat d'accès à la profession est refusé à l'exploitant dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions fixées à l'article 4, §2;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur la base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité du certificat d'accès à la profession. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, le certificat peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre et la manière de procéder.

§4. L'exploitant collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'accès à la profession et lors de toute interpellation sous peine de se voir suspendre ou retirer son certificat d'accès à la profession.

Art. 6

L'exploitant informe l'administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'accès à la profession et pendant toute la durée de l'exploitation.

Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'administration.

Art. 7

Le certificat d'accès à la profession est retiré ou suspendu pour les motifs fixés à l'article 5, §2, 1° et 2°, par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Titre 3. L'agrément du service d'intermédiation électronique

Art. 8

§1^{er}. Le service d'intermédiation électronique est agréé par le Gouvernement.

§2. Pour obtenir l'agrément, l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique répond aux conditions suivantes :

- 1° il est constitué conformément à la législation d'un État membre de l'Espace économique européen ou à la législation d'un État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international;
- 2° il a une unité d'établissement en Belgique, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation.
- 3° il dispose d'un numéro d'entreprise attribué par la Banque carrefour des entreprises, pour l'activité d'intermédiation, ou d'un numéro d'identification pour la TVA dans l'État membre de l'Espace économique européen ou dans l'État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international;
- 4° il respecte le présent décret, les arrêtés pris en exécution de celui-ci et toute autre réglementation en la matière;
- 5° il respecte l'obligation de transparence en matière sociale, fiscale et opérationnelle;

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme de l'agrément et les mentions qui y figurent.

Art. 9

§1^{er}. L'agrément est valable cinq ans, renouvelable pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement.

§2. Le renouvellement de l'agrément est refusé à l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique dans les conditions suivantes :

- 1° il ne remplit plus les conditions fixées à l'article 8, §2;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret, des arrêtés pris en exécution de celui-ci ou de toute autre réglementation en la matière;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu retiré

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

§4. L'opérateur collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'agrément et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

Art. 10

L'opérateur informe l'administration de tout changement relatif à sa situation et celle de la plateforme électronique qu'il gère depuis l'introduction de sa demande d'agrément et pendant toute la durée de validité de celui-ci. Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'administration.

Art. 11

L'agrément est retiré ou suspendu pour les motifs visés à l'article 9, §2, 1° à 4° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Titre 4. Les services de taxis

Chapitre 1^{er}. Des zones d'exploitation

Section 1^e. Principes

Art. 12

Les services de taxis sont exploités au sein de zones d'exploitation définies par le Gouvernement et identifiées sous l'appellation « zone inter urbaine » et « zone urbaine ».

Les règles relatives au stationnement au sein de ces zones sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Art. 13

§1^{er}. L'exploitant dispose, pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre d'un trajet intra-régional, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune conformément au chapitre 2.

Le véhicule est affecté soit à une licence « taxi inter urbain » soit à une licence « taxi urbain » selon que la commune qui la délivre se trouve en zone urbaine ou en zone inter urbaine.

L'exploitant peut solliciter une licence pour un même véhicule auprès de plusieurs communes. Il ne peut toutefois pas disposer à la fois d'une licence taxi inter urbain et d'une licence taxi urbain pour ce véhicule.

L'exploitant respecte les conditions spécifiques d'exploitation propres à la zone dans laquelle la licence est délivrée.

§2. Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune conformément au chapitre 2 ou de tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

§3. A défaut d'accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de taxi autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

Art. 14

Le véhicule sous licence est affecté soit à un service de taxi de station, soit à un service de taxi de rue comme suit :

1^o l'exploitant qui utilise un véhicule pourvu d'un taximètre, ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement qui remplit les mêmes fonctions, affecte exclusivement ce véhicule au service de taxi de station.

Le Gouvernement précise les modalités de réservation de la course;

2^o l'exploitant qui utilise exclusivement un service

d'intermédiation électronique agréé sur la base des dispositions du Titre 3 affecte son véhicule au service de taxi de rue

Le Gouvernement précise les conditions d'agrément du système alternatif au taximètre visé à l'alinéa 1^{er}, 1^o.

Art. 15

§1^{er}. La commune délivre les licences d'exploitation justifiant de l'utilité publique du service.

§2. Le nombre maximum de licences à délivrer par commune est fixé par le Gouvernement.

Toute licence délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} est annulée par le Gouvernement conformément à l'article 23, §3.

Par exception, une licence peut être délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} dans les circonstances prévues à l'article 26, alinéa 3, selon les règles fixées par le Gouvernement.

Section 2. De la zone inter urbaine

Sous-section 1^e. Dispositions communes

Art. 16

L'exploitant peut effectuer un service de taxis avec un véhicule affecté à une licence taxi inter urbain pour autant que la prise en charge de l'usager s'effectue :

- 1^o sur le territoire de la zone inter urbaine pour laquelle la licence est délivrée, peu importe la destination;
- 2^o sur le territoire d'une zone urbaine à l'intérieur de la zone inter urbaine pour laquelle la licence est délivrée, à condition que la destination se trouve en dehors de cette zone urbaine;
- 3^o en dehors de la zone inter urbaine pour laquelle la licence est délivrée, à condition que la destination se trouve à l'intérieur de celle-ci.

Sous-section 2. Du taxi de station

Art. 17

§1^{er}. Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires du véhicule sous licence taxi inter urbain affecté au taxi de station.

§2. Le véhicule en service peut stationner :

- 1^o sur le territoire de la commune ayant délivré la licence d'exploitation :
 1. sur tout emplacement réservé sur la voie publique marqué du sigle « taxi », dans les limites fixées par le Gouvernement;
 2. à tout autre endroit ouvert au public moyennant accord du gestionnaire de l'espace visé;
- 2^o sur le territoire d'une autre commune située dans la même zone inter urbaine, à l'exclusion d'une zone

urbaine : uniquement sur les emplacements réservés sur la voie publique et marqués du sigle « taxi » pour autant que le véhicule y dépose un usager;

3° sur tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance.

§3. Le véhicule qui n'est pas en service est uniquement stationné sur le lieu visé au paragraphe 2, 3°.

Sous-section 3. Du taxi de rue

Art. 18

§1^{er}. Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires du véhicule sous licence taxi inter urbain affecté au taxi de rue.

§2. Le véhicule en service :

1° ne stationne pas sur les emplacements réservés et marqués du sigle « taxi »;

2° ne peut être garé ou stationné ou faire des allers-retours à moins de cent mètres à pied d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis de station, sauf dans le cadre d'une course commandée.

Section 3. De la zone urbaine

Sous-section 1^e. Dispositions communes

Art. 19

L'exploitant peut effectuer un service de taxi avec un véhicule affecté à une licence taxi urbain pour autant que la prise en charge de l'utilisateur s'effectue :

1° sur le territoire de la zone urbaine pour laquelle la licence est délivrée, peu importe la destination;

2° sur le territoire de la zone inter urbaine au sein de laquelle la zone urbaine pour laquelle la licence est délivrée est située, à condition que la destination se trouve en dehors de la zone inter urbaine;

3° en dehors de la zone inter urbaine au sein de laquelle la zone urbaine pour laquelle la licence est délivrée est située, à condition que la destination se trouve à l'intérieur de la zone urbaine.

Sous-section 2. Du taxi de station

Art. 20

§1^{er}. Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires du véhicule sous licence taxi urbain affecté au taxi de station.

§2. Le véhicule en service peut stationner :

1° sur le territoire de la commune ayant délivré la licence d'exploitation :

a) sur tout emplacement réservé sur la voie publique marqué du sigle « taxi » dans les limites fixées par le Gouvernement;

b) à tout autre endroit ouvert au public moyennant accord du gestionnaire de la voirie;

2° sur tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance.

§3. Le véhicule qui n'est pas en service est uniquement stationné sur le lieu visé au paragraphe 2, 2°.

Sous-section 3. Du taxi de rue

Art. 21

§1^{er}. Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires du véhicule sous licence taxi urbain affecté au taxi de rue.

§2. Le véhicule en service :

1° ne stationne pas sur les emplacements réservés et marqués du sigle « taxi »;

2° les chauffeurs de taxi de rue en service ne peuvent pas garer ou stationner leur véhicule ou faire des allers-retours avec celui-ci à moins de cent mètres à pied d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis, sauf dans le cadre d'une course commandée.

Chapitre 2. De la licence d'exploitation

Section 1^e. De la demande de licence d'exploitation

Art. 22

Le demandeur adresse une demande de licence d'exploitation au collège communal de la commune concernée.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de licence d'exploitation, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 23

§1^{er}. Le collège communal, ou son délégué, délivre la licence d'exploitation. Celle-ci comporte les mentions suivantes :

- le type de service de taxi;
- la zone d'exploitation concernée, selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

La commune peut fixer, dans les limites fixées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation.

§2. La commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement, selon les modalités qu'il détermine.

§3. Le Gouvernement peut annuler, tout ou partie de l'acte octroyant la licence d'exploitation lorsque la Commune n'a pas respecté les dispositions du présent

décret, spécialement l'article 15, les arrêtés pris en exécution de celui-ci ou toute autre réglementation en la matière.

La procédure d'annulation est fixée par le Gouvernement.

Art. 24

La licence d'exploitation comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule;
- 2° l'identification de la zone d'exploitation;
- 3° le type de service de taxi;
- 4° la durée de la licence d'exploitation;
- 5° l'identité de l'exploitant.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments.

Art. 25

§1^{er}. Le Collège communal ou son délégué refuse de délivrer la licence d'exploitation dans les conditions suivantes au candidat exploitant ou à l'exploitant, selon les modalités fixées par le Gouvernement

- 1° il ne dispose pas/plus de l'accès à la profession visé à l'article 4;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable;
- 5° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par la commune;
- 6° le véhicule ne respecte pas les conditions prévues par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Section 2. De la durée de la licence d'exploitation

Art. 26

La durée de la licence d'exploitation est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule, déterminée par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise ces éléments.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, la licence peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières ayant un caractère provisoire, inscrites dans la licence d'exploitation, le justifient.

Art. 27

Au terme de la licence d'exploitation, l'exploitant est prioritaire pour l'obtention d'une nouvelle licence dans le cadre du même service, pour autant :

- 1° qu'il introduise sa demande de renouvellement au plus tard dans un délai de deux mois à dater de l'expiration de la licence d'exploitation;
- 2° qu'il ne fasse pas l'objet d'un des motifs de refus visés à l'article 25;

La demande de renouvellement s'effectue selon les modalités visées à la section 1^e.

À défaut de priorité, les demandes de licences sont traitées dans l'ordre de leur inscription sur une liste d'attente dressée par la commune, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement.

Section 3. De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Art. 28

§1^{er}. Dans les limites fixées par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une licence en vue de disposer d'un véhicule de réserve dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

§2. Le véhicule de réserve est exclusivement utilisé en cas d'indisponibilité d'un véhicule sous licence pour assurer le service auquel le véhicule qu'il remplace est affecté et pour la durée de cette indisponibilité.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande, la forme de celle-ci et son contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de réserve.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

§4. La durée de la licence est fixée conformément à l'article 26, alinéa 1^{er}.

Section 4. De la demande d'une licence temporaire

Art. 29

§1^{er}. L'exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique, peut, moyennant autorisation du collège communal, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration au collège par voie électronique suffit.

§2. La licence temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule sous licence, qui ne dépasse pas une période de trois mois, et pour assurer le service auquel ce véhicule est affecté.

§3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande de licence temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Section 5. Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Art. 30

§1^{er}. La licence d'exploitation est personnelle et incessible.

§2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, moyennant autorisation du collège communal et approbation du Gouvernement :

- 1° le conjoint, le cohabitant légal, les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré peuvent, en cas de décès ou d'incapacité permanente de l'exploitant, se voir transférer une ou plusieurs de ses licences d'exploitation, dans les mêmes conditions, s'ils disposent d'un certificat d'accès à la profession et remplissent les obligations qui s'imposent à l'exploitant en vertu du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution;
- 2° l'exploitant personne physique peut céder une ou plusieurs licences à la personne morale qu'il crée aux conditions suivantes :
 - a) il n'est pas associé minoritaire au sein de cette personne morale;
 - b) il devient gestionnaire de transport de cette personne morale pendant trois ans au moins;
 - c) la personne morale respecte les obligations fixées par le présent décret et ses arrêtés d'exécution.
- 3° l'exploitant qui, après au moins dix années consécutives d'exploitation d'un service de taxi, cesse totalement d'exploiter celui-ci, peut céder une ou plusieurs des licences y associées.

Pour l'application du 1°, au terme de chaque licence, le repreneur peut introduire une nouvelle demande de licence d'exploitation dans le respect de la section 1°.

Si le délai de trois ans, visé au 2°, b) n'est pas respecté, la cession devient caduque, sauf en cas de décès ou d'incapacité permanente de la personne physique.

Pour l'application du 3°, le cessionnaire dispose d'un certificat d'accès la profession

Le cédant ne peut plus introduire de demandes de licence d'exploitation, ni en son nom personnel ni en sa qualité de gestionnaire de transport, auprès de la com-

mune qui lui a octroyé les licences cédées pendant les dix années qui suivent la cession;

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de cession d'une licence d'exploitation, ainsi que la forme et le contenu de la demande.

Art. 31

La licence d'exploitation et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de taxis ne sont pas mis en location, sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible conformément à l'article 29.

Section 6. Des recours

Art. 32

La décision de refus de la délivrance d'une licence d'exploitation, peut faire l'objet d'un recours du demandeur auprès du Gouvernement.

L'absence de décision de la commune dans les trois mois de l'introduction d'une demande introduite en vertu du présent chapitre est assimilée à une décision de refus.

Le recours visé à l'alinéa 1^{er} est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision de refus visée à l'alinéa 1^{er} ou dans les quinze jours suivant l'expiration du délai de trois mois, visé à l'alinéa 2, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Section 7. De la suspension et du retrait

Art. 33

§1^{er}. Par décision du collège communal, la licence d'exploitation est retirée ou suspendue dans les cas suivants :

- 1° pour un des motifs énoncés à l'article 25, §1^{er}, 1° à 4°;
- 2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
- 3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§2. La décision de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par l'exploitant.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Section 8. De la taxe

Art. 34

La licence peut donner lieu à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant.

La commune perçoit la taxe, dans les limites et conditions arrêtées par le Gouvernement.

Le montant est fixé à cinq cents euros maximum par licence.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

La suspension ou le retrait d'une licence ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement de la taxe.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception de la taxe.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Art. 35

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement, dans les limites du présent décret.

Lorsque la licence d'exploitation est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 36

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 37

§1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le collège, ou son délégué, dont les conditions, les modalités d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par le Gouvernement sur la base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par la commune;

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc.

§4. Par décision du collège communal, le certificat de capacité peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés au paragraphe 2, 1° à 3°.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§5. La décision de refus de revalidation, de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par le chauffeur.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 38

§1^{er}. Les chauffeurs de taxi de station et les chauffeurs de taxi de rue, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe à l'intéressé.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de taxi de station et de taxi de rue.

§2. Les données relatives aux déplacements du véhicule donnent lieu à un enregistrement électronique automatique dans une installation qui se trouve à bord du véhicule.

Ces données sont immédiatement disponibles sur requête d'un agent des services de police ou des services du Gouvernement.

Le Gouvernement précise les conditions d'enregistrement et de traitement des données visées à l'alinéa 1^{er}.

Art. 39

Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives au véhicule,

conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système permettant de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art. 40

Le véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme, selon qu'il est affecté à un service de taxi de station ou à un service de taxi de rue.

Le véhicule affecté à un service de taxi de rue ne porte pas de signe extérieur caractérisant ou rappelant le véhicule affecté à l'exploitation d'un service de taxi de station tel que taximètre, voyant lumineux ou mention.

Art. 41

Les communes peuvent fixer, par règlement, des conditions particulières aux conditions générales d'exploitation déterminées par et en vertu du présent chapitre.

Les communes font approuver, par le Gouvernement, le règlement visé à l'alinéa 1^{er} ainsi que toute modification apportée, dans les conditions qu'il détermine.

Le Gouvernement fixe la procédure d'approbation.

Titre 5. Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er}. Des finalités spéciales

Art. 42

§1^{er}. Dans les limites autorisées par le Gouvernement, l'exploitant choisit une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation dans le cadre du service de transport à finalité spéciale.

§2. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement.

Les catégories de destinations ou de personnes suivantes constituent une finalité spéciale :

- 1° le transport à destination de cérémonies;
- 2° le transport dans le cadre d'organisations événementielles;
- 3° le transport depuis et vers l'aéroport;
- 4° le transport à destination d'entreprises;
- 5° le transport scolaire;
- 6° le transport de personnes à mobilité réduite;
- 7° le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes;
- 8° le transport de personnes ne nécessitant pas de sur-

veillance, effectué depuis ou vers un établissement hospitalier, un établissement pour aînés, une institution de soins ou un prestataire de soins.

§3. Le choix des finalités spéciales, leur modification ou l'ajout d'une nouvelle finalité spéciale par l'exploitant, sont autorisés par le Gouvernement conformément aux critères qu'il fixe.

Art. 43

Le véhicule stationne et circule librement sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public uniquement lorsqu'il est en service et qu'il exécute une commande attestant d'une finalité spéciale.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les modalités de la commande et les mentions devant figurer dans le contrat.

S'il n'est pas en service, le véhicule est exclusivement stationné sur tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance.

Art. 44

Le transport à finalité spéciale est encadré par les modalités tarifaires déterminées par le Gouvernement.

Art. 45

L'exploitant dispose, pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre d'un trajet intra-régional, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement conformément au chapitre 2 du présent titre.

Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement ou tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

A défaut d'accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de transport à finalité spéciale autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

Chapitre 2. De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{re}. De la demande d'autorisation d'exploiter

Art 46

L'exploitant adresse toute demande d'autorisation d'exploiter au Gouvernement.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter,

la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 47

Le Gouvernement délivre l'autorisation d'exploiter sur base des conditions qu'il détermine, dans les limites du présent décret.

Art. 48

L'autorisation d'exploiter comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule;
- 2° la ou les finalité(s) spéciale(s) auquel le véhicule est affecté;
- 3° la durée de l'autorisation;
- 4° l'identité de l'exploitant;

Le Gouvernement précise et complète ces éléments.

Art. 49

§1^{er}. L'autorisation d'exploiter est refusée au candidat exploitant ou à l'exploitant dans les conditions suivantes :

- 1° il ne dispose plus de l'accès à la profession;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§2. L'autorisation d'exploiter est refusée pour tout véhicule qui ne respecte pas les conditions imposées par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement fixe la procédure dans le cadre d'une décision de refus d'autorisation d'exploiter.

Section 2. De la durée de l'autorisation d'exploiter

Art. 50

La durée de l'autorisation d'exploiter est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule déterminée par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise ces éléments.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, l'autorisation peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières, inscrites dans l'autorisation d'exploiter, le justifient.

Section 3. De la demande d'une autorisation temporaire

Art. 51

§1^{er}. L'exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique peut, moyennant autorisation du Gouvernement, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration suffit.

§2. L'autorisation temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule autorisé, qui ne dépasse pas une période de trois mois et pour assurer la ou les finalité(s) auxquelles ce véhicule est affecté.

§3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Section 4. Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Art. 52

L'autorisation d'exploiter liée au véhicule est personnelle, indivisible et incessible.

Art. 53

L'autorisation d'exploiter et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de transport à finalité spéciale ne sont pas mis en location sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible conformément à l'article 51.

Section 5. De la suspension et du retrait

Art. 54

Par décision du Gouvernement, l'autorisation d'exploiter est retirée ou suspendue dans les conditions suivantes :

- 1° pour un des motifs visés à l'article 49, §1^{er}, 1° à 3° et §2, alinéa 1^{er};
- 2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;

3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Section 6. De la taxe

Art. 55

L'autorisation donne lieu à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant.

Le Gouvernement perçoit la taxe, dans les limites et conditions qu'il arrête.

Le montant est fixé à deux cent cinquante euros maximum par autorisation.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

La suspension ou le retrait d'une autorisation ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement de la taxe.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception de la taxe.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Art. 56

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 57

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 58

§1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le Gouvernement dont les modalités et conditions d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par celui-ci sur base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle;

2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci;

3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par l'administration;

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc.

§4. Par décision du Gouvernement le certificat de capacité est retiré ou suspendu pour les motifs énoncés au paragraphe 2, alinéa 2, 1° et 2°.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Art. 59

§1^{er}. Les chauffeurs de véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe à l'intéressé.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de transport à finalité spéciale.

§2. Le Gouvernement peut rendre applicable l'article 38, §2 à certaines finalités qu'il détermine.

Les autres finalités spéciales répondent à l'utilisation d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Art. 60

§1^{er}. Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives aux véhicules, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités spéciales de cette obligation.

§2. Une copie de la commande visée à l'article 43, alinéa 1^{er} attestant la finalité spéciale visée à l'article 42 se trouve à bord du véhicule.

Le Gouvernement précise les modalités et mentions de ce document.

§3. Pour les finalités spéciales désignées par le Gouvernement, le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système qui permet de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art 61

Tout véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme.

Le véhicule ne porte pas signe extérieur ou intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de Taxis de station, tels que taxi-mètre, voyant lumineux ou mentions, ou à l'exploitation d'un service de Taxi de rue.

Titre 6. Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

Chapitre 1^{er}. Du coût du transport

Art. 62

Le Gouvernement détermine le coût de l'indemnisation et les modalités de mise en oeuvre de celle-ci.

Chapitre 2. De l'agrément et de la déclaration

Art. 63

Pour exercer sur le territoire de la Région wallonne, l'Organisme répond aux conditions suivantes :

- 1° il est agréé par le Gouvernement selon les conditions qu'il fixe;
- 2° il adresse une déclaration d'activité au Gouvernement.

Le Gouvernement détermine les organismes agréés d'office.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et de la déclaration et détermine leur forme et contenu.

Art. 64

L'agrément comporte les mentions suivantes :

- 1° la finalité sociale poursuivie;
- 2° les conditions tarifaires appliquées;
- 3° la date d'expiration;
- 4° l'identité de l'organisme.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments et détermine la forme de l'agrément.

Art. 65

§1^{er}. L'agrément et la déclaration sont valables trois ans, renouvelables.

Le Gouvernement fixe les conditions et la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement de l'agrément et de la déclaration.

§2. Le renouvellement est refusé à l'organisme dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions liées au service de transport à finalité sociale, telles que celles rela-

tives à la délivrance de l'agrément;

- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité;
- 4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 77 à 80 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément et le respect des termes de la déclaration.

Il détermine les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

§4. L'organisme collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre ses agréments.

Art. 66

L'organisme informe l'administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'agrément ou de la déclaration et pendant toute leur durée de validité.

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

Art. 67

L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs énoncés à l'article 65, §2, 1° à 3° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Chapitre 3. Des conditions d'exécution des prestations

Art. 68

Les conditions d'exécution des prestations relatives aux organismes, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Art. 69

L'organisme veille au respect des conditions d'exécution des prestations relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 70

Les services à finalité sociale font usage d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Titre 7. L'usage mixte

Art. 71

L'exploitant peut affecter un véhicule disposant d'une licence taxi à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale moyennant autorisation du Gouvernement et respect des conditions y afférentes, et inversement.

Par dérogation à l'article 61, alinéa 2, le véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxi de station, par ailleurs affecté à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale, peut conserver un taximètre ainsi que les signes distinctifs intérieurs.

Titre 8. Dispositions relatives aux véhicules plus respectueux de l'environnement et aux véhicules favorisant l'intégration des personnes à mobilité réduite

Art. 72

Dans les limites et aux conditions arrêtées par le Gouvernement, les taxes visées aux articles 34 et 55 du présent décret sont réduites en faveur :

- 1° des véhicules qui ne produisent pas ou peu d'émissions polluantes lors de leur utilisation;
- 2° des véhicules adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite.

Titre 9. – Plaintes et sanctions

Chapitre 1^{er} – Des plaintes

Art. 73

Le Gouvernement met en place un service de gestion des plaintes directement accessible au client et en fixe les modalités.

Tout plaignant peut, soit :

- 1° interpeller l'exploitant ou l'organisme des services visés à l'article 1^{er};
- 2° s'adresser au service visé à l'alinéa 1^{er}.

Art. 74

Les informations relatives au service de gestion de plainte organisé par le Gouvernement, et le cas échéant, par l'exploitant ou l'organisme, sont affichées dans chaque véhicule, conformément aux exigences fixées par le Gouvernement.

Chapitre 2. Des sanctions

Section 1. Du constat des infractions

Art. 74bis

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à constater les infractions commises prévu par ce décret et ses arrêtés d'exécution.

Section 1^{bis}. Des sanctions pénales

Art. 75

§1^{er}. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent euros à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° l'exploitant qui met en circulation un véhicule qui ne dispose pas d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter;
- 2° toute personne qui donne les apparences d'assurer un des services visés à l'article 1^{er}, 1° et 4°, sans détenir la licence ou l'autorisation lui permettant d'exploiter ce type de service;
- 3° l'opérateur qui met en place et gère un service d'intermédiation électronique sans disposer d'un agrément sur la base de l'article 8;
- 4° l'organisme qui met en circulation un véhicule sans disposer de l'agrément ou sans avoir déclaré son activité de service de transport à finalité sociale.

§2. Est punie d'une amende de cinquante euros à trois mille euros :

- 1° la personne qui conduit un véhicule sans détenir le certificat de capacité visé aux articles 37 et 58;
- 2° la personne qui exploite un service de taxis ou un service de transport à finalité spéciale sans avoir souscrit :
 - a) à une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs;
 - b) à une assurance relative au transport rémunéré de personnes dont les modalités sont fixées par le Gouvernement;
- 3° la personne qui organise un service de transport à finalité sociale sans avoir souscrit une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

§3. La saisie du véhicule exploité dans le cadre d'un service visé à l'article 1^{er} peut être ordonnée, sur instruction du parquet, en cas de défaut :

- 1° de licence d'exploitation, d'autorisation d'exploiter ou d'accès à la profession;
- 2° d'assurances visées au paragraphe 2, 2°;

3° de conformité au contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

§4. Les dispositions du Livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées aux paragraphes 1 à 3.

Art. 76

Le juge peut ordonner la confiscation du véhicule à l'aide duquel l'infraction a été commise.

Si le véhicule appartient à un tiers, le propriétaire est préalablement entendu afin de faire valoir ses moyens de défense.

Section 2. Des sanctions administratives

Art. 77

À défaut de poursuite pénale, une sanction administrative peut être infligée par le fonctionnaire délégué désigné à cette fin par le Gouvernement.

Art. 78

§1^{er}. La sanction administrative est infligée pour tout manquement au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement détermine le montant des amendes administratives, ainsi que le délai et les modalités de leur paiement pour les infractions au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution en fonction de l'impact potentiel de l'infraction sur l'activité exercée, sur la qualité du service et sur la clientèle.

Elles ne sont pas supérieures à deux mille euros par manquement.

§2. Le contrevenant est informé, selon les modalités fixées par le Gouvernement, de la sanction administrative qu'il encourt.

Le contrevenant est invité à faire valoir ses observations selon la procédure fixée par le Gouvernement.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à la notification de la décision d'infliger une amende administrative.

§3. Les modalités de recouvrement de l'amende, à défaut de paiement de celle-ci dans les délais fixés par le Gouvernement sont définies par le Gouvernement.

§4. En cas de récidive dans les trois ans du prononcé de la peine de la sanction, le montant de l'amende est doublé.

Art. 79

Le contrevenant dispose d'un droit de recours contre la décision d'infliger une amende administrative.

À peine de forclusion, ce recours est introduit dans le mois de la notification de la décision, par voie de requête devant le tribunal de police.

Le recours devant le tribunal de police est un recours de pleine juridiction. Il est suspensif. Le jugement du tribunal n'est pas susceptible d'appel.

Art. 80

Le fonctionnaire délégué peut communiquer le dispositif de sa décision aux autorités communales dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par le présent décret.

Les modalités de cette transmission sont fixées par le Gouvernement.

Section 3. De la saisie des documents d'autorisation

Art. 81

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à saisir à tout moment la licence d'exploitation ou l'autorisation d'exploiter en cas de constat de :

- 1° défaut d'assurances du véhicule visées à l'article 75, §2, 2°;
- 2° non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique visée à l'article 75, §3, 3°.

Ces documents sont aussitôt remis à l'administration.

Les modalités et la procédure de conservation et de restitution de ces documents sont fixées par le Gouvernement.

Titre 10. Traitement des données à caractère personnel

Art. 82

§1^{er}. La Direction de la Régulation du Transport par Route du service désignée par le Gouvernement établit et gère un fichier central des données relatives aux exploitants, aux gestionnaires de transport, aux chauffeurs, aux opérateurs de plateforme d'intermédiation électronique et aux organismes agréés par le Gouvernement.

Ce fichier comprend les informations suivantes :

- 1° l'adresse du siège de l'activité;
- 2° l'identité des exploitants et des chauffeurs;
- 3° les documents permettant de justifier de la moralité;
- 4° les documents permettant d'établir la régularité vis-à-vis des obligations fiscales et sociales;

- 5° les documents permettant de justifier de la qualification professionnelle;
- 6° les documents permettant de justifier de la solvabilité;
- 7° les documents permettant de délivrer les licences d'exploitation et les autorisations d'exploiter.

§2. Les données du fichier central sont accessibles uniquement aux agents de l'administration et peuvent être utilisées uniquement aux fins nécessaires à l'application et au respect du présent décret ou ses arrêtés d'exécution, ainsi que pour des besoins d'ordre statistique ou à d'autres fins déterminées par le Gouvernement.

§3. Le responsable du traitement prend toutes les mesures qui permettent de garantir la parfaite conservation des données à caractère personnel.

Les personnes qui reçoivent la communication des données à caractère personnel dans le cadre des dispositions du présent titre prennent les mesures qui permettent de garantir le caractère confidentiel de ces données ainsi que l'usage aux seules fins prévues par ou en vertu du présent titre ou pour le respect de leurs obligations légales.

Titre 11. Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1^{er}. Dispositions abrogatoires

Art. 83

Sont abrogés :

- 1° le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;
- 2° l'arrêté ministériel du 25 juin 1975 fixant les périmètres pour le transport par taxis.

Chapitre 2. Dispositions transitoires

Art. 84

§1^{er}. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 demande une licence d'exploitation pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de taxis sans autorisation.

§2. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 demande une autorisation d'exploiter pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de transport à finalité spéciale sans autorisation.

§3. Tout organisme, titulaire d'un agrément ou ayant déclaré son activité de transport d'intérêt général sous l'empire du décret du 18 octobre 2007, demande l'agrément ou fait sa déclaration en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les agréments délivrés et déclarations effectuées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'organisme est présumé effectuer un service de transport à finalité sociale sans agrément ou déclaration.

Art. 85

Le Gouvernement fixe les mesures transitoires en ce qui concerne la limite fixée à l'article 15, §1^{er}, alinéa 2.

Art. 86

Le Gouvernement fixe les mesures transitoires en ce qui concerne les certificats de capacité visés aux articles 37 et 58.

Chapitre 3. Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne

Art. 86bis

A l'article 1^{er} les modifications suivantes sont apportées :

Les mots « services de taxis et de location de voiture avec chauffeur » sont remplacés par les mots suivants « services de taxis, service de transport à finalité spéciale et service de transport à finalité sociale ».

Chapitre 4. Dispositions finales

Art. 87

Le présent décret entre en vigueur au jour fixé par le Gouvernement.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Namur, le 15 décembre 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

ELIO DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

PHILIPPE HENRY

Nathalia Rase

De: Pierre Steenberghen <psteenberghen@gtl-taxi.be>
Envoyé: mercredi 23 novembre 2022 11:42
À: Céline Lucas
Cc: TIELEMANS Romain; Info GTL
Objet: RE: Notre/Votre avis pour la réforme de la réglementation taxi en Wallonie

Importance: Haute

Bonjour Madame Lucas,

1. La législation bruxelloise prise dernièrement :

La nouvelle législation bruxelloise montre des incohérences et ne doit pas être transposée tel quel dans la future législation wallonne.

On peut difficilement comparer la situation d'une grande ville comme Bruxelles à celle d'une région plus étendue comme la Wallonie. Les plateformes ne sont en général intéressées que par les grandes villes et les aéroports.

2. Les enjeux wallons dans le secteur:

- Maintenir le caractère d'intérêt public du secteur (ce qui n'est pas possible dans un marché non régulé)
- Moderniser le secteur : feuille de route numérique, utilisation de la géolocalisation, utilisation d'applications (les 2 autres régions du pays ont pris/sont en train de prendre des initiatives en ce sens)
- Eviter la dérégulation complète du secteur dans le cas de l'arrivée de nouvelles plateformes dans certaines villes/aéroport
- Reprendre le contrôle des services (exemple : une partie des services à licence wallonnes de LVC qui a son siège d'exploitation dans une autre Région, pour y travailler avec sa licence wallonne)
- Eviter que le secteur du taxi devienne un secteur précaire pour les travailleurs avec l'arrivée de nouvelles plateformes
- Améliorer l'image du taxi. La rentabilité joue un rôle important dans la qualité de ce service.
- Verdissement de la flotte : ne pas vouloir aller trop vite, attention aux contraintes : le secteur sort d'une crise (il a fort souffert des conséquences du covid, les réserves des entreprises sont épuisées, on est en pleine crise énergétique), les voitures électriques sont actuellement très chères et offre limitée de modèles pour le transport collectif. Zéro émission : les véhicules du secteur doivent pouvoir parcourir beaucoup de kilomètres sur une journée ; on doit refuser des courses lorsque la batterie est à 2/3 ; coûts d'installation d'infrastructure de recharge, manque d'infrastructure de recharge (semi-) publique...). L'écoscoring, utilisé en Flandre comme critère pour l'achat de véhicules dans le secteur, n'est pas un bon instrument (il n'est pas connu des importateurs et des professionnels de l'automobile, beaucoup de malentendus : il faut calculer soi-même l'écoscoring quand on commande un véhicule, car on ne dispose pas du numéro de châssis)

3. Les quotas/tarifs

- Il est indispensable de garder des quotas qui reprennent à la fois les Taxis plus et les E taxis.
- Pour le tarif taxi, nous pourrions envisager la suppression du tarif avec périmètre pour les raisons suivantes :
 - o Plus de clarté pour le client avec un seul type de tarification sur la région Wallonne.
 - o Eviter les erreurs et les fraudes lors de l'utilisation du tarif avec périmètre
 - o Eviter les plaintes des clients lorsque le véhicule arrive avec le taximètre déjà allumé lors d'une prise en charge hors du périmètre
- Mise en place d'une indexation annuelle automatique du tarif maximum taxi
- Mise en place d'un tarif minimum pour le transport à finalité spéciale.

4. Les envies/besoins de soutien de l'offre

- Nous souhaiterions que le gouvernement Wallon crée une nouvelle commission taxi.
 - Nous souhaiterions une implication plus importante de la part du gouvernement dans notre secteur notamment :
 - o En promouvant notre secteur
 - o En améliorant l'image du secteur
 - o En mettant en place des initiatives comme les chèques Back Safe par exemple
 - o Par la mise en place d'initiative et de collaboration pour la promotion du métier de chauffeur de taxi
 - o Accorder la place qu'il se doit au secteur du taxi dans la réforme du secteur du transport et de la mobilité
5. Nous avons actuellement le projet de décret datant de 2019 :μ

2° « service de **transport à finalité spéciale** »

- le transport à destination de cérémonies ;
- le transport dans le cadre d'organisations évènementielles ;
- le transport depuis et vers l'aéroport ;
- le transport à destination d'entreprises et établissements hospitaliers et pour aînés ;
- le transport scolaire ;
- le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis ;
- le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes ;
- le transport par véhicule sanitaire léger tel que visé à l'article 3

Qu'y a-t-il comme différence entre le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis ET le transport par véhicule sanitaire léger.

Bien que, actuellement, les VSL roulent sous plaque T, le fait d'avoir une activité avec des ambulances autorise cette société à engager les chauffeur VSL sous statut ambulancier

Ne pourrait-on, comme en Flandre, dire que le transport non urgent assis de malades, doit se faire sous licence taxi (pour autant qu'il ne s'agisse pas d'une service de transport d'intérêt général)

Il y a bien sur des différences au niveau des salaires (ambulance <----> Taxi-LVC :

1 chauffeur VSL (avec agrément d'ambulance) = 11.80€ brut / h et pas d'indemnité RGPT

1 chauffeur de LVC = (suivant l'ancienneté) entre € 14,4112/h et € 15,2761/h + indemnité RGPT de € 1,6682 de l'heure

1 chauffeur de taxi (taximètre) = salaire calculé en % de la recette avec un minimum garanti par mois de € 11,7414/h et indemnité RGPT de 5,75 € par jour presté

Restant à votre disposition,

Meilleures salutations

Pierre Steenberghen

Secrétaire Général
 GTL asbl - Groupement National des Entreprises de Voitures de Taxi et de Location avec Chauffeur
 Avenue de la Métrologie 8 B-1130 Bruxelles
 Tél: 02/245 11 77 - Gsm : 0496/ 39 70 43
 E-mail: info@gtl-taxi.be - <http://www.gtl-taxi.be>



GTL Disclaimer - Ce message y compris ses annexes éventuelles est exclusivement destiné à la personne ou à l'organisation à qui elle s'adresse, et peut contenir des informations confidentielles. Tout usage ou toute diffusion de cette information par d'autres personnes que celles à qui elle s'adresse sont interdits. Si vous avez reçu ce message par erreur, merci de nous le signaler et de l'effacer. Ce message ne lie le GTL de quelque manière que ce soit. Aucun droit ne peut en découler. GTL ne peut être tenu responsable du préjudice découlant de l'utilisation de l'information contenue dans ce message et ses annexes éventuelles.

Please consider the environment before printing this email

De : Pierre Steenberghen <psteenberghen@gtl-taxi.be>

Envoyé : lundi 7 novembre 2022 15:14

À : BAILLY Valerie <v.bailly@melkior.be>; Marc Delire <delire@taxisautolux.be>; Fievez <fievez@unitax.be>; jc grenier <jc.grenier@hendriks.be>; sympatax Denni Lakhbar <sympatax@skynet.be>; J. A. Mol Tournai <info@mol-tournai.com>; luigi@taxisbleus.be; Jean Michel Courtoy <jean-michel.courtoy@taxis.be>; Rudy Claude <clauder@taxisautolux.be>; Armand Zambon <A.zambon@skynet.be>

Objet : Notre/Votre avis pour la réforme de la réglementation taxi en Wallonie

Importance : Haute

Bonjour,

Je vous transmets ci-dessous un rappel du cabinet du ministre Henry, pour la lettre qu'il nous avait envoyé le 5 octobre (réforme wallonne du transport rémunéré de personnes)

Le ministre compte procéder à **une réforme de la réglementation wallonne (Taxi-LVC)** et il demande l'avis du GTL :

Le secteur du transport individuel de personnes par route a subi ces derniers mois de nombreux changements engendrant une nécessité profonde d'adaptation de la réglementation wallonne. Parmi ceux-ci, le développement aux côtés des services de taxis traditionnels, d'un service de transport assez proche dans sa finalité et dans son contenu pour le consommateur, fondé sur la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur pour les personnes souhaitant effectuer un déplacement, mais reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique.

Afin de disposer d'une vue d'ensemble pour préparer au mieux cette réforme, nous souhaitons connaître votre avis sur les différents points suivants:

La législation bruxelloise prise dernièrement;

Les enjeux wallons dans ce secteur;

Les Quotas/tarifs;

Les envies/besoins de soutien de l'offre.

Il nous avait demandé de répondre avant la fin octobre. On ne l'a pas encore fait...

je vais demander un report de quelques jours, en disant nous répondrons dans la semaine

AVANT PROJET DE DECRET DE 2019

Je rappelle qu'en mars 2019 , nous avons pu prendre connaissance d'un « Avant-projet de décret relatif au service de transport individuel de personnes par route »

il avait été rédigé par l'administration à cette époque là (voir document en annexe)

Il se pourrait que le gouvernement utilise ce projet comme base pour sa réforme : Est-ce notre souhait ? La structure est assez complexe, adaptée à la réalité wallonne.

Voici quelques définitions et sous catégories dans cet avant projet de décret wallon

1° « service de taxi » (mise à disposition du véhicule ou par place du véhicule) ; subdivisé en :

- « **service TAXI Plus** » : service de taxi exploité au moyen d'un véhicule pourvu d'un **taximètre ou d'un autre équipement à bord** du véhicule agréé à par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions ;
- « **service E-TAXI** » : service de taxi exploité au moyen d'un service d'intermédiation électronique de transport tel que défini au 4°.

2° « service de **transport à finalité spéciale** »

- le transport à destination de cérémonies ;
- le transport dans le cadre d'organisations événementielles ;
- le transport depuis et vers l'aéroport ;
- le transport à destination d'entreprises et établissements hospitaliers et pour aînés ;
- le transport scolaire ;
- le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis ;
- le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes ;
- le transport par véhicule sanitaire léger tel que visé à l'article 3

3° « service de **transport à finalité sociale** »

4° « **service d'intermédiation électronique de transport** »

(...)

10° « **trajet intra-régional** » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont l'endroit de départ et l'endroit d'arrivée se situent en Région wallonne ;

11° **trajet inter-régional** : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont une partie, soit l'endroit de départ, soit l'endroit d'arrivée, se situe en Région wallonne ;

Zone urbaine et zone interurbaine :

§1. Les services de taxis sont exploités au sein de zones d'exploitation définies par le Gouvernement sous l'appellation « **Zone Inter urbaine** » et « **Zone Urbaine**».

(licence Taxi Inter urbain soit licence Taxi Urbain selon que la commune qui la délivre se trouve en Zone Urbaine ou en Zone Inter urbaine).

QUID DE L'EXEMPLE BRUXELLOIS ?

Le ministre Henry demande notre avis sur la nouvelle législation bruxelloise (qui est faite pour une grande ville) : il y a 2 catégories importantes : les **taxis de station (taxis classiques)** et les **taxis de rue (anciens LVC)**, qui travaillent via des plateformes numériques).

Prix libéralisés pour les courses sur réservation préalable des taxis de rue et taxis de station. Pas pour les taxis de station au stationnement ou sur la voie publique. Quota fixés pour les 2 catégories.

Meilleures salutations

Pierre Steenberghen

Secrétaire Général
GTL asbl - Groupement National des Entreprises de Voitures de Taxi et de Location avec Chauffeur
Avenue de la Métrologie 8 B-1130 Bruxelles
Tél: 02/245 11 77 - Gsm : 0496/ 39 70 43
E-mail: info@gtl-taxi.be - <http://www.gtl-taxi.be>



GTL Disclaimer - Ce message y compris ses annexes éventuelles est exclusivement destiné à la personne ou à l'organisation à qui elle s'adresse, et peut contenir des informations confidentielles. Tout usage ou toute diffusion de cette information par d'autres personnes que celles à qui elle s'adresse sont interdits. Si vous avez reçu ce message par erreur, merci de nous le signaler et de l'effacer. Ce message ne lie le GTL de quelque manière que ce soit. Aucun droit ne peut en découler. GTL ne peut être tenu responsable du préjudice découlant de l'utilisation de l'information contenue dans ce message et ses annexes éventuelles.

Please consider the environment before printing this email



M. Philippe Henry
 Vice-Président du Gouvernement Wallon
 Rue d'Harscamp, 22
 5000 Namur

Fait à Anderlecht, le 25 octobre 2022

Monsieur le Vice-Président,

Faisant suite à votre courrier du 5 octobre 2022, nous tenons à vous remercier pour votre sollicitation dans le cadre des réflexions menées quant à une réforme du cadre réglementaire encadrant les services de transport de personnes en Wallonie. Nous saluons votre volonté d'inclure l'ensemble des parties prenantes dans ce processus et souhaitons confirmer notre souhait d'y prendre activement part.

HEETCH est une start-up française créée en 2013 qui met en relation des chauffeurs indépendants avec des passagers. Depuis le lancement de nos activités au sein de la Région de Bruxelles-Capitale en 2016, notre croissance a été exponentielle, nous permettant ainsi de devenir le second plus important acteur du LVC avec environ 30% de part de marché et plus de 100 000 utilisateurs actifs en Belgique. HEETCH fournit également ses services en France, Angola, Algérie, au Maroc, en Suisse, au Sénégal et en Côte d'Ivoire.

Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, fin 2021, **plus de 170 000 trajets** étaient réalisés par mois via HEETCH, et ce, malgré les effets négatifs de la crise de la Covid-19. Ces chiffres ont drastiquement baissé depuis l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sparadrap, atteignant une **moyenne de 85 000 trajets** au mois de septembre 2022. **Ceci n'étant nullement lié à une diminution de la demande mais bien à un manque criant de chauffeurs disponibles** : les chauffeurs avec licences wallonnes ou flamandes ayant été exclus du marché bruxellois via l'Ordonnance sparadrap ! Cette situation se poursuit malheureusement en ce moment, malgré l'entrée en vigueur du nouveau cadre réglementaire, au détriment de ceux qui souhaitent travailler et des passagers qui sont confrontés à des délais d'attente souvent supérieurs à 10 minutes.

Au cours des dix dernières années, le transport à la demande s'est complètement transformé. L'apport de la technologie a permis de passer d'un marché du taxi, principalement cantonné aux businessmen, aux quartiers d'affaires, aux gares, aux aéroports et aux réservations à l'avance, à un marché beaucoup plus élargi où l'offre et la demande se rencontrent partout, et ce, de manière instantanée. Cette avancée technologique, couplée au recours à des travailleurs indépendants, a permis de développer une mobilité beaucoup plus inclusive, au bénéfice notamment des communautés plus populaires et/ou disposant d'un accès restreint aux services de transports publics, ainsi qu'aux jeunes noctambules, qui étaient auparavant exclus de cette offre de mobilité.

Néanmoins, afin que cette évolution soit réellement positive, il faut qu'elle puisse s'inscrire dans le cadre réglementaire, en vue de sécuriser les milliers de chauffeurs qui ont investi dans cette profession en Belgique, et qu'elle ne se réalise pas au détriment des chauffeurs existants (taxis) et de ceux arrivés plus récemment sur le marché (LVC). **Le cadre wallon ne permet malheureusement pas, à ce jour, de développer et exploiter ce type d'innovations.**

Des centaines de chauffeurs wallons abandonnés par les autorités bruxelloises

Nous déplorons vivement la décision du Gouvernement bruxellois d'interdire purement et simplement à des centaines de chauffeurs, principalement sous licences wallonnes, de poursuivre leurs activités à Bruxelles, alors même que la demande de courses est très nettement supérieure à la demande !

Depuis l'entrée en vigueur de l'Ordonnance sparadrap, les passagers ont moins d'une chance sur deux de trouver un chauffeur disponible. Cette situation va malheureusement se poursuivre sous la nouvelle Ordonnance.

Si nous accueillons favorablement le fait que tous les exploitants avec licence bruxelloise puissent bénéficier d'une licence sous le nouveau régime, que deviennent les chauffeurs actifs depuis plusieurs années mais disposant d'une licence wallonne ?

Ceux-ci ne pourront introduire une demande de licence bruxelloise qu'au plus tôt début 2023, qui ne sera attribuée qu'après plusieurs semaines d'évaluation par l'administration. Les autorités n'ouvriront en effet ce processus qu'une fois la conversion des licences bruxelloises existantes effectuée.

Par ailleurs, le nombre de licences sera inférieur au nombre d'exploitants actifs jusqu'à présent.

Que deviendront ces travailleurs ? Comment vont-ils gagner leur vie pendant ces 3, 4 ou 5 mois d'attente, sans aucune certitude quant à l'obtention d'une nouvelle licence ? Que vont devenir les exploitants qui n'obtiendront pas de licence sous le nouveau régime bruxellois ?

Face à ce constat, il nous paraît essentiel de mettre en place, dans les plus brefs délais, les conditions légales favorisant le développement d'un marché moderne du transport rémunéré de personnes en Wallonie en vue d'offrir un espoir aux centaines de chauffeurs qui seront malheureusement laissés sur le bas-côté de la réforme bruxelloise, en pleine période de crise économique.

A cette fin, **nous encourageons le Gouvernement wallon à mettre à jour le cadre réglementaire en vue d'autoriser les plateformes d'intermédiation en ligne à déployer leurs services en Wallonie**, venant ainsi compléter l'offre des transports en commun et des taxis traditionnels.

Il faut bien entendu tenir compte de la taille du marché : les services des intermédiaires ne pouvant être rentables dans des zones urbaines ou rurales ne disposant pas d'une concentration suffisante d'habitants / touristes. Nous sommes dès lors d'avis que **l'aéroport de Charleroi constituerait l'un des principaux pôles d'attractivité pour le secteur**. Des villes telles que Liège, Namur ou Louvain-la-Neuve, qui regroupent notamment d'importantes communautés étudiantes, pourraient également être propices au développement de nos activités, sous condition d'analyses économiques.

L'expérience du cadre règlementaire bruxellois

Heetch accueille favorablement le nouveau cadre règlementaire attendu depuis de trop nombreuses années. Celui-ci nous semble **globalement équilibré** et permet d'apaiser le secteur du transport de personnes en :

- Créant des conditions similaires d'accès à la profession de chauffeur de « taxis de station » (taxis traditionnels) et de « taxis de rue » (anciens LVC) ;
- Instaurant des droits et des devoirs globalement similaires entre les différents types d'acteurs du transport, même si les taxis traditionnels conservent certains privilèges (maraudage en rue, stationnement à proximité immédiate des gares, utilisation des voies réservées aux bus, etc.) ;
- Permettant aux acteurs les plus innovants de développer des services aux profits des passagers et des chauffeurs ;
- Autorisant les taxis de station à recourir aux services des intermédiaires en ligne en vue de compléter leur clientèle traditionnelle (maraudage en rue et clientèle fidèle).

HEETCH tient notamment à saluer :

- La suppression de la règle des 3 heures / 90€ par course pour les LVC qui bridait la mise sur le marché de nouveaux services de transport et créait une incertitude juridique importante ;
- L'instauration de **conditions similaires d'accès à la profession** de chauffeurs de taxis de rue et de station ;
- L'harmonisation de la durée de validité des licences d'exploitation des taxis de rue et de station ;
- **L'harmonisation des critères techniques des véhicules pour tous les types de taxis**, mettant ainsi fin à l'obligation des LVC de disposer d'un véhicule inutilement cher avec un empatement long (et donc plus polluant), tout en conservant des catégories « grand luxe », « de cérémonie » et « PMR » ;
- La création d'un mécanisme d'agrément des plateformes qui permette d'assurer une concurrence saine entre les acteurs du marché.

A contrario, HEETCH **déplore qu'aucune période transitoire n'ait été prévue par le Gouvernement bruxellois et que de nombreuses dispositions restent encore dans le flou le plus total**, créant une incertitude tant pour les chauffeurs, les exploitants que les plateformes de réservation.

Nous n'avons à ce jour aucune visibilité quant à la manière dont les licences vont être attribuées aux exploitants non-bruxellois, ni le mécanisme obligatoire de transfert de données des plateformes vers l'administration bruxelloise, ni la future charte publicitaire, ni la manière dont sera calculée précisément la taxe prélevée auprès des plateformes pour chaque véhicule enregistré, ni les critères pouvant mener au retrait de l'agrément d'une plateforme, etc.

Par ailleurs, nous considérons que les éléments suivants auraient pu être traités de manière plus appropriée :

- ***Numerus clausus*** :

HEETCH salue l'introduction d'un mécanisme de contrôle du nombre de chauffeurs, puisqu'il contribue au développement d'un marché sain en assurant un équilibre entre l'offre et la demande, tout en préservant les acteurs existants.

Nous déplorons toutefois que le numerus clausus ait été fixé par les autorités bruxelloises de manière arbitraire. Celui-ci est très nettement **sous-dimensionné** par rapport à la demande actuelle de courses.

Alors que 90% des passagers trouvaient un véhicule avant le début de l'année 2022, ils sont moins de 50% ces derniers mois à voir leur demande se réaliser. La pénurie de chauffeurs, a également eu pour conséquence d'allonger significativement le temps d'approche, passant de 4 à plus de 10 minutes.

Nous regrettons également l'**absence de mécanismes de réévaluation du numerus clausus sur base régulière** en vue de tenir compte de la croissance du marché, aucune évolution ne semblant prévue avant deux ans.

Pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise en Wallonie, HEETCH soutient l'idée de faire évaluer les besoins réels du marché par un organisme indépendant. Nous pensons également que ce numerus clausus devrait être rediscuté, à la hausse ou à la baisse, tous les 6 à 12 mois.

En effet, en analysant les informations détenues par les plateformes concernant le marché du LVC et en faisant de même avec les données liées aux activités des taxis, il est possible de mesurer sur base régulière le nombre de nouveaux chauffeurs, de chauffeurs qui quittent leur

profession, ainsi que la croissance de marché, en vue de définir un nouvel objectif d'équilibre offre-demande.

- **Certificat de capacité :**

Si l'harmonisation des conditions d'accès à la profession de chauffeurs nous paraît très positive, nous regrettons la manière dont les autorités bruxelloises ont mis en place les différents tests de sélection. En particulier, nous appelons à la **suppression immédiate du test de personnalité basé sur un processus informatisé et un algorithme qui ne font que peu de cas du bon sens.**

Nous pouvons notamment citer en exemple le cas d'un chauffeur recalé par l'ordinateur pour cause de « manque d'humour », alors que ce même chauffeur est reconnu par ce même test informatisé comme disposant d'une « attitude orienté client, assez serviable et s'engageant pour les autres ». Il nous paraît, dès lors, essentiel de ne pas reproduire ce type de test en Wallonie.

- **Tarification :**

HEETCH soutient l'**instauration de garde-fous tarifaires** visant à assurer une rémunération minimum pour les chauffeurs, leur évitant de réaliser une course à perte. Nous soutenons également le plafonnement de l'augmentation tarifaire de la course en cas de déséquilibre trop important entre offre et demande (« search price »).

Heetch applique un « **search price** » **maximal X 200%** (qui est rarement mis en œuvre), ce qui a été repris dans le plan bruxellois.

La nouvelle formule tarifaire engendrera toutefois une **augmentation significative du prix moyen des courses pour les passagers, tant pour les taxis de rue que de station, plaçant les taxis bruxellois parmi les plus chers d'Europe.** Alors que la mobilité doit être considérée comme un service universel en complément des transports publics, elle devient de plus en plus exclusive au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

A cette fin, nous vous prions de bien vouloir trouver en pièce-jointe un document reprenant de manière détaillée notre positionnement quant à la formule tarifaire adoptée par les autorités bruxelloises.

En revanche, nous saluons l'**harmonisation des tarifs pour les prestations exercées à la suite d'une réservation préalable**, et ce, quel que soit le statut du prestataire (taxis de station ou taxis de rue), ce qui permettra aux taxis traditionnels de recourir plus facilement aux services des intermédiaires de réservation.

- **Zones d'attente et utilisation de la voirie :**

HEETCH considère discriminatoire l'interdiction faite aux taxis de rue de stationner à proximité des gares (même si nous comprenons que des zones spécifiques puissent être réservées aux taxis de station), ainsi que l'impossibilité de recourir aux voiries prioritaires (« bandes de bus ») réservées aux seuls taxis de station.

- **Durée minimale de mise à disposition du véhicule :**

Bien que nous comprenions la volonté des autorités de professionnaliser le secteur des taxis de rue, **nous nous questionnons quant à l'introduction d'une règle stricte qui lie le détenteur d'une licence à un véhicule en particulier devant être mis à disposition du public pour une période minimale :**

- Certains chauffeurs qui ont fait l'acquisition d'un véhicule ne souhaitent pas partager leur outil de travail avec d'autres chauffeurs qui pourraient faire circuler leur véhicule « 24h sur 24 ». Il nous paraît, dès lors, essentiel de prendre cet élément en considération dans le calcul des licences ;
- **Ceci empêche les travailleurs indépendants à la recherche d'un revenu complémentaire ou qui ne souhaitent travailler qu'à temps partiel de se lancer dans la profession**, à moins qu'ils ne deviennent salariés d'un exploitant ou collaborateur indépendant mais soumis à des contraintes de partenariat, ce qui est loin d'être évident et n'offre pas forcément la flexibilité nécessaire pour combiner l'activité de chauffeurs avec d'autres activités professionnelles ;
- Certains exploitants/chauffeurs disposent de véhicules de type différents (berline et van) qu'ils utilisent en alternance en fonction des demandes, leur permettant ainsi de maximiser leurs revenus. Le nouveau cadre réglementaire met fin à cette possibilité au détriment des chauffeurs.
- Par ailleurs, nous nous étonnons du fait qu'un véhicule détenu par le titulaire de l'autorisation doit être mis à disposition du public au minimum 20 heures par semaine, contre l'équivalent d'un temps plein (soit 38h) lorsque le titulaire de l'autorisation n'est pas le chauffeur du véhicule.

- **Diversité au sein de la profession :**

Nous pensons qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures visant à **féminiser la profession de taxi**. En France, les femmes ne représentent que 3% des chauffeurs LVC. Ce nombre est encore plus restreint en Belgique. Des incitations pourraient, dès lors, être prévus dans le cadre de la réglementation Wallonne, comme par exemple :

- Des quotas de licences octroyées aux exploitantes ;
- Des créneaux préférentiels pour le passage des tests de sélection ;
- Des aides financières pour l'acquisition d'un véhicule.

- **Taxes :**

L'introduction d'une **taxe annuelle de 20€ par véhicule enregistré sur une plateforme nous paraît disproportionnée** étant donné qu'il n'est pas rare que les chauffeurs s'inscrivent sur plusieurs plateformes à la fois, et il n'est pas assuré que tous réalisent un nombre significatif de courses au cours de l'année.

Dans le cas d'un chauffeur qui changerait à plusieurs reprises de véhicules sur une année (âge limite atteint, accident de la route, changement d'un van vers une berline, etc.), HEETCH sera tenu de payer un montant de 20€ par changement, en complément du même montant payé par chaque plateforme sur laquelle le chauffeur est inscrit.

Je vous remercie, Monsieur le Vice-Président, pour l'attention que vous voudrez bien porter à ces recommandations et me tiens à votre entière disposition pour échanger à votre meilleure convenance sur base de celles-ci.

Géraldine Caenen

Country Manager Belgique



**Consultation des acteurs du secteur du transport individuel de personnes par rout
Région Wallonne
Octobre 2022**

Uber se réjouit de l'ambition de la Région wallonne de proposer une réforme du secteur du transport individuel de personnes par route afin d'encourager le développement d'une offre de mobilité partagée, permettant à la fois de proposer de nombreuses opportunités aux chauffeurs wallons, mais aussi de proposer des services de transport de qualité aux Wallons et aux touristes internationaux.

En réponse à la consultation, Uber souhaite adresser, à travers cette note, des suggestions pour mettre en œuvre un cadre clair et moderne pour les services de mobilité partagée en Wallonie. Ces propositions se basent sur l'expérience d'Uber à la fois à l'international et en Belgique.

Objectifs de la réforme du secteur

La réforme du secteur du transport individuel doit permettre la mise en place d'un cadre juridique clair et stable améliorant la qualité de service pour l'utilisateur, facilitant l'accès des chauffeurs à la profession et permettant le développement des plateformes sans discrimination.

A ce titre, il nous semble que la réforme du secteur devrait avoir trois objectifs principaux :

1. Proposer des services sûrs, durables et de qualité du passager : en premier lieu, la future réforme doit tenir compte des besoins des passagers, tels que :
 - Pouvoir bénéficier d'une alternative fiable et rapide à la voiture privée, ce qui signifie qu'il doit y avoir suffisamment de véhicules disponibles - ce qui n'est pas compatible avec la mise en place d'un numerus clausus ;
 - Pouvoir voyager en toute sécurité - ce qui implique de s'assurer de la bonne conduite du chauffeur et d'encourager les plateformes à développer des outils de sécurité ;
 - Avoir accès à des services durables - les passagers utilisant l'application Uber sont de plus en plus sensibles aux enjeux de développement durable ; il est donc essentiel que la réforme wallonne puisse favoriser l'acquisition par les chauffeurs de véhicules électriques.

2. Homogénéiser les statuts entre chauffeurs taxis et chauffeurs LVC : les deux catégories doivent pouvoir disposer des mêmes droits et des mêmes obligations, et ce, sans discrimination. Cela implique de proposer :
 - les mêmes conditions d'entrée - même examen et procédure similaire pour obtenir une licence ;
 - les mêmes obligations lorsqu'ils proposent des trajets - respect du code de la route, excellence du service...;
 - les mêmes droits lorsqu'ils proposent des trajets - accès aux voies de bus, parkings dédiés à proximité des gares et de l'aéroport, accès à des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.

3. Permettre le développement des plateformes : les plateformes font désormais partie du paysage économique. Si les plateformes doivent s'adapter aux spécificités locales, il est également nécessaire de faire en sorte que les réglementations n'empêchent pas ou ne freinent pas leur développement. L'interdiction de l'utilisation d'un GSM à bord des véhicules sous la précédente législation bruxelloise en est un bon exemple. Au-delà du bon développement des plateformes, il est également crucial de garantir la libre concurrence entre elles : une réforme du secteur ne doit pas empêcher l'entrée sur le marché de certaines plateformes ou, inversement, favoriser l'accès d'autres plateformes.

*

Principes directeurs

Afin d'élaborer une réforme moderne et durable pour la Wallonie, nous suggérons de respecter les principes directeurs suivants :

1. Tous les chauffeurs doivent avoir les mêmes droits et obligations ;
2. Tous les chauffeurs qui souhaitent proposer leurs services doivent pouvoir le faire sans rencontrer de trop grandes difficultés administratives ou sans se voir refuser l'accès en raison de quotas ;
3. Les plateformes doivent pouvoir entrer sur le marché, sans aucune discrimination, et développer librement leurs activités en vertu de la liberté d'entreprendre ;
4. La réforme doit proposer des mesures qui tiennent compte de la nécessité d'équilibrer offre et demande : il faut qu'il y ait suffisamment de chauffeurs pour répondre aux besoins des passagers (ce qui n'est pas compatible avec un numerus clausus), et inversement, il faut qu'il y ait suffisamment de passagers pour que les chauffeurs puissent proposer leurs services (ce qui implique de privilégier une tarification dynamique à un encadrement fixe de prix) ;
5. La réforme doit inclure un objectif de garantie de la sécurité des chauffeurs et des passagers et de verdissement du secteur.

*

Spécificités de la région wallonne

La région wallonne est un territoire dynamique, avec de fortes ambitions en matière de tourisme et de développement durable. Le développement de services de mobilité partagées contribuera à la réalisation de ces ambitions.

1. Situation actuelle : En région wallonne, le secteur du transport individuel de personnes par route est actuellement régi par des dispositions anciennes et, pour partie, obsolètes. Ces dispositions ont empêché la Région de bénéficier des évolutions significatives intervenues ces dernières années en termes de mobilité partagée. En particulier, le secteur de la mobilité partagée souffre aujourd'hui d'un déficit de transparence, d'accessibilité et de qualité, ce qui est dommageable tant pour les passagers que pour les chauffeurs.
2. Enjeux wallons en termes de mobilité
 - a. La Wallonie est un territoire plus étendu géographiquement, plus divers et moins concentré en termes de population que la Région bruxelloise. La Wallonie comprend en effet de grands centres urbains, des aéroports et d'importantes zones rurales. Cette diversité de situations impose que des solutions diversifiées soient mises en place.
 - b. Par exemple, en matière de prix ou de nombre de chauffeurs disponibles, Namur ou Liège connaîtront des enjeux de demande élevée qu'il faudra satisfaire efficacement en garantissant la présence d'un nombre adapté de chauffeurs.
 - c. Inversement, des communes comme Rochefort ou Gedinne par exemple seront confrontées à des enjeux d'accessibilité, ce qui signifie qu'il sera crucial, via la mise en place d'une tarification dynamique, d'assurer une variation tarifaire attractive pour les chauffeurs en cas de pic de demande ou moins attractive en cas d'absence de demande. Les enjeux d'accessibilité sont d'autant plus importants pour certaines catégories de la population ne disposant pas d'un véhicule privé. Pour toutes ces personnes, l'accès à des solutions de mobilité partagée et à la demande est d'autant plus crucial.
3. Enjeux wallons en termes de création d'emploi
 - a. La Wallonie est confrontée à un taux de chômage élevé, en particulier chez les jeunes.
 - b. De nombreuses études ont montré que le secteur du transport de personnes est un secteur privilégié pour un premier emploi ou une remise à l'emploi. A Bruxelles, par exemple, près d'un chauffeur sur cinq actif sur l'application Uber était au chômage avant d'utiliser l'application. Parmi ceux-ci, 55% d'entre eux étaient sans emploi depuis plus d'un an¹.

¹ Etude IPSOS, 2019.

Uber se réjouit à l'idée de pouvoir accompagner la région wallonne dans l'élaboration d'une réforme du secteur de la mobilité et de proposer à l'avenir, si le cadre le permet, des services adaptés au développement économique de la Wallonie.

*

Les effets négatifs de l'introduction d'un numerus clausus

Uber n'est pas favorable à la mise en place d'un numerus clausus car il nuit au secteur et à l'accès des Wallons aux mobilités partagées.

De par sa conception, un numerus clausus conduit à la raréfaction des licences, limite la concurrence et l'innovation et entraîne des comportements indésirables :

- a. Un numerus clausus conduit à la raréfaction des licences: en raison de leur raréfaction, les licences acquièrent une valeur élevée au sein du marché informel des licences. Il s'agit là d'un véritable problème auquel le secteur est actuellement confronté. Les licences n'ayant aucune valeur intrinsèque, les opérateurs risquent de voir cette valeur artificielle s'effondrer. De plus, l'augmentation des coûts nuit évidemment à la capacité des chauffeurs de taxi à réaliser des bénéfices.
- b. Un numerus clausus limite la concurrence (saine) et empêche l'industrie d'innover. Il peut même générer des comportements indésirables: par exemple, un chauffeur peut être tenté de réclamer un prix plus élevé, estimant que le passager peut difficilement faire appel à un service concurrent.
- c. De plus, un numerus clausus limite la croissance du secteur.

Il nous semble également essentiel de rappeler qu'un numerus clausus est contraire au droit européen. En 2017, l'ESA a déclaré : *"ESA is not questioning Norway's taxi licensing requirement as such. Rather, ESA is concerned about how national legislation in Norway limits the number of taxi licenses available in a license district... This limitation restricts the freedom of establishment. ESA does not agree with the Norwegian Government that this restriction is justified by overriding reasons of public interest. On the contrary, creating disproportionately high barriers to enter the taxi market can lead to an inefficient use of resources and to increased prices for consumers."*²

En outre, il est fortement déconseillé par l'OCDE : *"Restricting the number of taxis. Restrictions on entry to the taxi industry constitute an unjustified restriction on competition... There is no evidence that drivers fare better in restricted markets... Increasing numbers of OECD countries have removed or loosened supply restrictions. The results of these reforms have been strongly positive, with reduced waiting times, increased consumer satisfaction... Arguments regarding impacts on congestion and pollution are of little relevance to policy in relation to taxis."*³

Ainsi, un numerus clausus est préjudiciable à l'industrie et va à l'encontre de la législation européenne. Si toutefois, un numerus clausus était mis en œuvre, il serait crucial de fixer des critères clairs et objectifs permettant de l'ajuster périodiquement. Cette décision ne peut être motivée par des considérations politiques, mais par des critères objectifs. En outre, la procédure d'ajustement devrait avoir lieu périodiquement et tout acteur du secteur devrait être autorisé à soumettre une demande motivée d'ajustement. Enfin, pour encourager la durabilité environnementale au sein du secteur, les véhicules zéro émission devraient être exemptés du numerus clausus.

Néanmoins, nous comprenons que la région wallonne s'inquiète d'un risque d'une augmentation significative du nombre de chauffeurs et de revenus trop bas. Pour toutes les raisons mentionnées ci-dessous, la mise en place d'un numerus clausus n'est pas une solution pour répondre à cette préoccupation. La demande et l'offre s'équilibrent naturellement, de sorte que s'il n'y a pas suffisamment de demande, moins de chauffeurs se lanceront dans la profession. Afin de répondre à d'éventuelles préoccupations de la région wallonne, il pourrait être proposé, à la place d'un numerus clausus, la remise annuelle au gouvernement par chaque plateforme d'un rapport confidentiel sur la demande et l'offre de mobilité en Wallonie.

*

² ESA, 2017, <https://www.eftasurv.int/newsroom/updates/internal-market-norways-taxi-licence-rules-breach-eea-law>

³ OECD, 2015, "Taxi services regulation and competition" <https://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>

Politique tarifaire

Uber estime que la libre tarification est essentielle pour garantir l'efficacité et la fiabilité des services de transport de personnes. En dehors des heures de pointe, les prix doivent être suffisamment bas pour soutenir la demande et accroître l'utilisation des services de transport. Au contraire, pendant les heures de pointe, des prix plus élevés doivent inciter les usagers à envisager d'autres modes de transport et encourager les chauffeurs à proposer leurs services au bon moment. Dans l'ensemble, un tel système crée un marché sain.

Il convient de noter que les prix fixes ont été introduits pour protéger les passagers qui se trouvent déjà à bord du véhicule. A l'origine, lorsqu'un passager monte dans un taxi, il est dans une position défavorable pour négocier le prix de la course: il est déjà à l'intérieur du véhicule et a peu d'alternatives. Ainsi, les prix fixes garantissent qu'un passager a toujours, avant de monter dans le taxi, connaissance de ce qu'il va devoir payer.

La situation est radicalement différente si une course est réservée à l'avance, en particulier si elle est réservée en temps réel (par téléphone ou via une application). Le passager bénéficie d'une transparence totale avant le début de la course et peut librement envisager des alternatives. Ainsi, il peut décider consciemment soit d'accepter le prix, soit de choisir un meilleur moment (et un trajet moins cher) pour se déplacer, soit de choisir un autre mode de transport. Cette situation n'est pas différente de celle d'autres secteurs tels que le transport de personnes par avion ou par train, dans le cadre desquels ces systèmes de tarification fonctionnent bien et sont généralement acceptés (par exemple, les billets sont plus chers à certains moments de la journée).

Enfin, il est souvent avancé que les prix minimums augmenteraient et protégeraient les revenus des chauffeurs et empêcheraient le dumping social. Ce n'est pas la réalité. Si des prix élevés (minimums) augmentent effectivement le prix d'un trajet individuel, cela ne se traduit pas directement par une augmentation des revenus. Les revenus sont en effet une combinaison du prix par trajet et du nombre de trajets par heure. Si les prix (minimums) sont trop élevés, la demande diminue et - dans les cas extrêmes - le taxi devient un produit de niche avec un taux d'utilisation moindre. L'augmentation artificielle des prix - comme cela a été prouvé de manière scientifique⁴ - n'augmente pas les revenus des chauffeurs. La clé pour des revenus corrects est une utilisation optimale du temps des chauffeurs (le plus grand nombre possible de courses rémunérées de manière optimale par heure), ce qui est possible grâce à une tarification flexible.

*

Le Plan Taxi bruxellois

Uber a accueilli favorablement l'intention du législateur bruxellois d'unifier le secteur et de lui donner un cadre réglementaire clair.

Si cette réforme est une bonne nouvelle, elle inclut néanmoins un certain nombre de mesures qui, à court et long terme, feront obstacle au bon déroulement des activités des chauffeurs et au développement des services de mobilité partagée dans la Région de Bruxelles-Capitale.

En particulier:

1. **La réforme bruxelloise inclut un numerus clausus qui nuira durablement au secteur et dont le niveau est extrêmement bas.**
 - a. Les arrêtés bruxellois ont fixé un nombre maximum de 3250 véhicules (pour les deux catégories de taxis). Ce nombre est beaucoup trop bas au regard de la demande actuelle. La demande de services de mobilité partagée à Bruxelles a considérablement augmenté au cours des dernières années, de sorte qu'aujourd'hui, il n'y a plus suffisamment de chauffeurs disponibles pour transporter les passagers.
 - b. L'étude indépendante commandée par le Gouvernement bruxellois précise (p. 71) qu'un nombre adéquat de taxis/LVC pour Bruxelles eut été a minima de 5953. Par ailleurs, d'autres capitales européennes disposent de bien plus de chauffeurs: Amsterdam a 7000 chauffeurs pour 827 000 habitants, soit un ratio de 8,5 LVC/taxi pour 1000 habitants. Si on utilisait le même ratio pour Bruxelles, cela correspondrait à

⁴ <https://www.wsj.com/articles/ubers-driver-dilemma-fare-hikes-and-cuts-dont-change-pay-1510491602>

9400 chauffeurs. De même, Dublin compte 9000 chauffeurs pour 544 000 habitants, soit un ratio de 18 chauffeurs pour 1000 habitants.

2. **L'encadrement des prix.** La Région bruxelloise a pris le parti de fixer des prix minimum. Cela a eu pour conséquence d'augmenter le prix moyen d'une course de 15%. Il est évident qu'une telle augmentation aura pour effet d'exclure certains usagers (les moins favorisés) des services de taxis. En outre, le législateur bruxellois a fixé des prix maximum, ce qui limitera les opportunités de revenus des chauffeurs.
3. **Des droits différenciés pour les taxis de rue et les taxis de station.** Alors même que l'ambition déclarée de la Région bruxelloise était d'unifier le secteur, la réforme contient encore de nombreuses discriminations entre les chauffeurs LVC et les chauffeurs de taxi, telles que l'utilisation des sites propres.
4. **Enfin, la réforme bruxelloise prévoit le partage de données sensibles et non conformes au RGPD.** Si la région wallonne venait à vouloir considérer le partage de données par les chauffeurs et/ou les plateformes, il est primordial de prévoir: (i) une base juridique dédiée respectant le cadre du RGPD (objectif de partage de données, justification de la proportion), (ii) la demande l'avis de l'Autorité de protection des données sur le texte de réforme final, (iii) l'organisation de consultations dédiées avec les plateformes.

*

Uber se tient à l'entière disposition des autorités wallonnes pour préciser, si nécessaire, certains points de cette note ou pour apporter toute information complémentaire susceptible d'éclairer les réflexions sur la future réforme.

Contact : Laurent Slits, Head of Belgium - laurent.slits@uber.com



Marche, le 28 juin 2022

GOUVERNEMENT WALLON
INSPECTION DES FINANCES

NOTE A M. PHILIPPE HENRY
VICE-PRESIDENT ET MINISTRE DU CLIMAT,
DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ

VOS REFERENCES : PHH/GRC/AUM/CEL/JUG/S22-6838

NOS REFERENCES : IF/TM/2022/TRANSPORT/240468

DOSSIER REÇU LE : 24/06/2022

OBJET : Avant-projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route

1. Proposition

Le texte en projet s'inscrit dans le contexte du développement croissant, aux côtés des services de taxis traditionnels, de services de transports non régulés prestés par des chauffeurs non professionnels reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique.

Comme précisé dans son exposé des motifs, l'A-P de décret poursuit un objectif général de qualité du service offert aux usagers et ses besoins, en termes de rapidité, de disponibilité, de connaissance des prix, de facilité de paiement, d'évaluation de la course et de sécurité.

Il se structure autour des cinq « axes stratégiques » suivants : une segmentation des services en trois catégories (services de taxi, services de transport à finalité spéciale et services de transport à finalité sociale), un système d'autorisation/licence d'exploiter lié à l'accès à la profession, un renforcement des exigences de qualité et de sécurité du service vis-à-vis des chauffeurs, un nouveau système de gestion des plaintes et un système répressif plus efficace (e.a. la généralisation des amendes administratives), une communication tarifaire plus claire et transparente pour les usagers.

2. Avis de l'Inspection des finances

Compte tenu de sa charge de travail actuelle et de la portée essentiellement « régulatrice » du texte en projet, l'Inspection des finances s'intéressera principalement à l'impact budgétaire, en ce compris l'existence de charges administratives éventuelles. Si cet impact est présumé nul ou négligeable, l'Inspection observe que le renforcement du dispositif de gestion des plaintes devrait générer certaines charges administratives (développements informatiques, engagements de personnel au sein de l'administration ?) qu'il est certes difficile d'estimer précisément à ce stade. Il en ira vraisemblablement de même du renforcement attendu des contrôles, sanctions et contentieux qui en découlent, même si en contrepartie la RW peut escompter engranger certaines recettes additionnelles, au travers des amendes administratives perçues.

Sur un plan purement légistique, l'I.F. fera remarquer qu'en vertu de la hiérarchie des normes et du respect de la répartition des compétences entre pouvoirs législatif et exécutif, il n'est pas de bon ton (Art. 83) d'abroger un arrêté du Gouvernement ou un arrêté ministériel par un acte législatif. De même (Art. 87), il est d'usage de fixer une date ultime d'entrée en vigueur à un décret.

Pas d'autres observations.

*Copie : - Monsieur A. DOLIMONT, Ministre du Budget
- Monsieur E. WILLAME, DG du SPW M.I.*

Avenue Prince de Liège 133 (2^{ème} étage) 5100 JAMBES Tél (081)32.19.59 Fax (081)32.19.50
Courriel : thiery.mailloux.ext@spw.wallonie.be



Rapport du 2 mai 2022 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales

Objet : Avant-Projet de décret relatif aux services de transport individuel de personnes par route

Question 1. Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Non.

Question 2. Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ? Si oui, ces différences sont-elles sources d'inégalités ?

Non.

Question 3. Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Sans objet.

ASSOCIATION BELGE DES CHAUFFEURS LIMOUSINE asbl/vzw

Avenue de la Société Nationale 56 - 1070 Bruxelles

TVA BE 0685.994.589

abcl_asbl@yahoo.com ❖ ☎ 32 498 41 77 79**Note des chauffeurs LVC à l'attention du Gouvernement de Wallonie**

**Les propositions de l'ABCL asbl/vzw
pour la réforme du transport individuel de personnes par route**

1. L'ABCL asl/vzw, association représentant le secteur des chauffeurs LVC

L'ABCL asl / vzw représente le secteur des chauffeurs LVC (Location de voitures avec chauffeurs) qui travaillent en Belgique, et comptent plus de **2 000 chauffeurs actifs** et au moins autant de familles. Notre secteur assure le transport de **dizaines de milliers de passagers** par jour. Nos clients sont satisfaits et demandeurs de nos services.

Dès le début de nos activités, **la qualité de nos services a été largement reconnue**: ils sont plébiscités et satisfont nos clients, notamment en raison de la disponibilité des chauffeurs, des tarifs et de la simplicité pour commander un véhicule et effectuer le paiement. Les petites attentions que nous apportons à nos clients en leur proposant des bouteilles d'eau ou la mise à disposition d'un chargeur pour téléphone ont permis de conquérir durablement le cœur de nos passagers.

2. Une réforme très attendue et indispensable pour l'avenir de la mobilité

L'ambition de la région wallonne de travailler à une réforme du secteur de transport est une excellente nouvelle. En effet, depuis bien longtemps, les chauffeurs LVC se voient exclus de ce territoire. Alors qu'ils sont nombreux à vivre en Wallonie et à vouloir proposer leurs services excellents aux résidents wallons et aux touristes internationaux. Cette réforme intervient à un moment d'autant plus important que la réforme bruxelloise a laissé sur le bord de la route des centaines de chauffeurs avec une licence wallonne qui ne peuvent plus travailler à Bruxelles. Ces chauffeurs seront heureux de retrouver des opportunités de travail en Wallonie.

L'ABCL se réjouit d'accompagner la Région wallonne dans l'élaboration de la réforme et participera à toutes les consultations et réunions qui seront organisées.

3. La priorité pour les chauffeurs : des règles claires pour tous et non-discriminantes

L'introduction de réglementations obsolètes et discriminantes a laissé des blessures profondes dans le secteur. La réforme wallonne doit permettre de tourner la page et de mettre enfin tous les chauffeurs sur un même pied d'égalité :

- Des examens communs entre taxis et LVC - avec un contenu proportionné aux services requis par les chauffeurs LVC/de taxis et organisés à une fréquence régulière ;
- Les mêmes obligations et les mêmes droits : tous les chauffeurs doivent répondre aux mêmes règles de circulation (accès aux voies de bus) et de stationnement (accès aux parkings près des gares).

4. Numerus Clausus

ASSOCIATION BELGE DES CHAUFFEURS LIMOUSINE asbl/vzw

Avenue de la Société Nationale 56 - 1070 Bruxelles

TVA BE 0685.994.589

abcl_asbl@yahoo.com ❖ ☎ 32 498 41 77 79



Position de l'ABCL asbl / vzw:

Nous proposons la mise en place non pas d'un numerus clausus fixe, mais plutôt d'**un numerus clausus flexible** pour ne pas entraver les capacités de développement économique des chauffeurs LVC qui emploient d'autres chauffeurs: il faut leur permettre de pouvoir accroître leurs activités et de recruter de nouveaux chauffeurs, souvent sans emploi jusque-là, s'ils le souhaitent.

Détail: Afin de réévaluer régulièrement le seuil du numerus clausus à la lumière d'éventuels nouveaux besoins (a minima tous les ans), nous demandons la constitution d'une **Commission indépendante chargée de l'évaluation du numerus clausus sur une base annuelle**. Si les chauffeurs gagnent suffisamment d'argent et qu'il y a de la place pour de nouveaux chauffeurs, le numerus clausus peut être automatiquement augmenté. Nous suggérons aussi que des représentants du secteur LVC puissent être associés à cette commission et participer aux discussions.

Par ailleurs, afin d'encourager le passage à des véhicules propres et de favoriser les comportements verts, nous suggérons d'**exclure les véhicules électriques propres du numerus clausus**.

5. Tarification

Position de l'ABCL asbl / vzw:

Nous proposons **la mise en place d'un prix minimum**. Ce prix devra être réévalué +/- 1 an après l'introduction du Plan taxi pour déterminer si les prix sont bons.

Nous proposons également **la mise en place d'un prix maximum** pour les chauffeurs de taxi (non LVC) qui récupèrent des clients en voirie. Le prix maximum ne doit pas être utilisé lorsque le trajet est réservé à l'avance car le client sait alors combien il paiera et peut décider s'il le trouve acceptable ou non. Cela fournit la protection dont les passagers ont besoin sans nuire à la capacité des chauffeurs d'optimiser leurs activités de la même manière que les compagnies aériennes ou les hôtels.

6. Dispositions de voirie

Position de l'ABCL asbl / vzw: Dans le cadre du Plan Taxi, nous proposons de revoir les aménagements routiers applicables aux taxis et limousines. Il nous semble pertinent de permettre dans ce contexte:

- La possibilité pour tous les véhicules ayant le statut de taxi (ce qui comprendra les limousines lorsque le secteur sera harmonisé), de **stationner sur la voie publique** et d'avoir accès aux voies réservées pour les bus et les taxis;
- La possibilité pour les limousines de pouvoir stationner après avoir déposé leurs passagers, **sans avoir à retourner dans un garage**.

Conclusion

Afin de permettre la modernisation des activités de mobilité partagée en Wallonie, dans le souci et le respect de tous, l'ABCL asbl/vzw propose l'organisation dans les prochaines semaines d'une table ronde

ASSOCIATION BELGE DES CHAUFFEURS LIMOUSINE asbl/vzw

Avenue de la Société Nationale 56 - 1070 Bruxelles

TVA BE 0685.994.589

abcl_asbl@yahoo.com ❖ ☎ 32 498 41 77 79



ABCL asbl

avec tous les acteurs concernés par le Plan Taxi à savoir les représentants des taxis, les plateformes, les représentants de l'ABCL, etc. afin d'échanger sur nos propositions et d'explorer les synergies possibles et dans l'intérêt de toutes les parties.

L'Association Belge des Chauffeurs Limousines vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à nos propositions. Il est bien évident que nous restons à votre entière disposition pour de plus amples renseignements.

Fernando REDONDO

Président de l'ABCL

0498/41 77 79

abcl_asbl@yahoo.com

TEST HANDISTREAMING

I. Contextualisation

Le concept de « Handistreaming » est une contraction des termes « handicap » et « mainstreaming », lequel mainstreaming consiste en une approche intégrée au travers de différents domaines de politique.

La déclaration de politique régionale (DPR) prévoit que « *Le Gouvernement accordera une importance particulière aux politiques de soutien aux personnes porteuses d'un handicap. Il s'inscrit pleinement dans la ligne de la Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées et notamment le renforcement de la prise en compte du handicap dans le cadre de l'ensemble des politiques (handistreaming)* ».

La Convention des Nations-Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), signée par la Belgique et ratifiée par la Wallonie marque la volonté de créer une société pleinement inclusive.

L'article 1^{er} de la CDPH définit les personnes handicapées comme des « personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».

En outre, la toute récente modification de la Constitution insère un article 22 ter dans le Titre II « Des Belges et de leurs droits » qui précise que « Chaque personne en situation de handicap a le droit à une pleine inclusion dans la société, y compris le droit à des aménagements raisonnables ».

Le handistreaming intègre une dimension handicap dans tous les domaines de la politique d'une manière transversale et préventive ; ce qui permet d'éviter une différence de traitement entre les personnes avec handicap et les personnes sans handicap. Différence de traitement qui induit une discrimination entre les personnes et force est de constater que la discrimination a le plus souvent lieu par omission que par action.

Ce test vise à prendre en compte de manière systématique dans l'ensemble des compétences de la Wallonie la dimension du handicap pour chaque mesure proposée et adoptée par le Gouvernement wallon telles que l'accessibilité des lieux et bâtiments publics, les transports, la formation, l'emploi, la santé, les sports, les activités de loisirs, l'accès à l'information, etc.

II. Test Handistreaming

L'objectif du test est d'aider les auteurs de projet à développer une idée claire de l'impact de leur projet sur les personnes en situation de handicap, compte tenu de l'objectif politique de renforcer l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société¹.

1. INFORMATIONS SUR LE PROJET.

Intitulé du projet :	Avant-Projet de décret du ... (date) relatif aux services de transport individuel de personnes par route
Description du projet :	L'objet du projet de décret est de réglementer les services de taxis, les services de transport à finalité spéciale et les services de transport à finalité sociale
Ministre(s) compétent(s) :	PH
Référent du projet (nom, prénom, Email, tél) :	Céline Lucas (celine.lucas@gov.wallonie.be)
Administration(s) :	SPW MI – Direction de la Régulation du Transport par Route
Contact à l'Administration (nom, prénom, Email, tél) :	Nathalie Mayeux (nathalie.mayeux@spw.wallonie.be 081/77.30.88) Romain Tielemans (romain.tielemans@spw.wallonie.be 081/77.31.81)
Public cible :	Les utilisateurs des différents services liés au transport individuel de personnes par routes
Objectifs poursuivis :	Réglementer les services de taxis, les services de transport à finalité spéciale et les services de transport à finalité sociale
Modalités d'exécution :	Les modalités d'exécution sont détaillées dans le projet

2. PUBLIC-CIBLE DU PROJET.

A. Description du public-cible : Les utilisateurs des différents services liés au transport individuel de personnes par routes

B. Les personnes en situation de handicap, sont-elles directement et/ou indirectement concernées par le projet ?

(Oui/~~Non~~)

¹ Art. 22ter de la Constitution et art. 4 de la Convention de l'ONU relative aux droits de personnes handicapées qui prévoit de prendre en compte la protection et la promotion des droits de l'homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes.

C. Énoncez, dans la matière concernée par votre projet, les obstacles, les problématiques ou spécificités auxquelles peuvent être confrontées les personnes en situation de handicap (exemple : revenus, mobilité, logement, accès à l'emploi, état de santé, participation sociale ...).

Accessibilité aux différents moyens de transport individuel par route pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

3. IMPACT DU PROJET SUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.

**A. Quel type d'impact votre projet a-t-il (positif, négatif ou neutre²) ?
Peut-on le quantifier et/ou le qualifier ?**

Impact neutre

B. De quelle manière avez-vous tenu compte des obstacles, problématiques ou spécificités rencontrés par les personnes en situation de handicap lors de la conception de votre projet ?

Sans objet

C. En quoi votre projet favorise-t-il l'inclusion des personnes en situation de handicap au sein de la société ? Expliquez.

Mise à la disposition du public de véhicules adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant.

² (très) Positif : le projet corrige, réduit ou évite la création d'inégalités dans la politique du projet. Négatif : le projet renforce les inégalités, les fait naître ou les entretient. Neutre : il n'y a pas d'inégalités ou de situations spécifiques dans la matière du projet pouvant être prises en compte. Attention : si l'impact ne peut pas être déterminé sans équivoque (par ex. impact positif sur une partie du groupe et impact négatif sur une autre partie du groupe) veuillez appliquer les règles suivantes :

- Combinaison d'un impact positif et négatif = impact négatif
- Combinaison d'un impact positif et neutre = impact positif
- Combinaison d'un impact négatif et neutre = impact négatif

Un impact est plus important si :

- les conséquences sont irréversibles ou difficilement réversibles ;
- les effets se produisent surtout à plus long terme ;
- il concerne des domaines/problématiques prioritaires.

D. De quelle(s) manière(s) et dans quelle(s) autre(s) phase(s) du projet envisagez-vous de tenir compte de cette problématique dans le futur ?³

En consultant les opérateurs spécialisés dans le transport PMR lors de la rédaction des arrêtés d'exécution.

E. Au vu des réponses précédentes, votre projet a-t-il un impact potentiellement significatif⁴ sur les personnes en situation de handicap ?

NON

4. IMPLICATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES DÉCISIONS QUI LES CONCERNE.

A. Consulterez-vous des personnes en situation de handicap ou des organismes issus de la société civile (associations représentatives des personnes en situation de handicap, fonction consultative) lors de l'élaboration de la mesure ?

Si oui, de quelle manière ?

Consultation des différents opérateurs au moment de rédiger les arrêtés d'exécution.

III. Sources

Analyse d'impact sur les personnes handicapées lors de l'élaboration des mesures prévues par les lois et les règlements du Québec, Office des personnes handicapées du Québec, 2016.

³ Les différentes phases de la procédure politique sont : la préparation (l'objet du projet), la mise en œuvre et l'évaluation de la politique. Vous pouvez tenir compte de la dimension de l'égalité des chances dans votre communication en présentant la diversité dans des illustrations et des photographies, en consultant des experts de l'égalité des chances, en veillant à la diversité dans les conseils/administrations/comités de sélection, en recueillant des indicateurs/statistiques, etc.

⁴ Un impact significatif représente un impact plus particulier et plus important sur les personnes en situation de handicap que l'ensemble de la population visée par la mesure. Pour évaluer l'impact, il est important de tenir compte des éléments suivants :

- ✓ Les objectifs poursuivis par le projet
- ✓ Le public-cible
- ✓ La portée du projet
- ✓ Les modes d'intervention privilégiés
- ✓ Les besoins couverts.
- ✓ Les critères d'admissibilité.

How to conduct a disability impact assessment? Guidelines for Government Departments, Department of Justice and Equality (Ireland), March 2012.

Test égalité des chances - Formulaire pour législation/réglementation. Bruxelles Coordination Régionale - Service Public Régional de Bruxelles – Equal.Brussels, Mars 2019.